

Les appellations du traîneau et de ses parties dans les dialectes de la Suisse romane.



Thèse

présentée

à la Faculté de Philosophie de Zurich

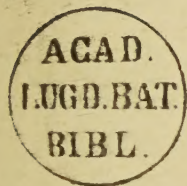
pour

l'obtention du grade de docteur

par

Gustave Huber

de Zurich.



Thèse acceptée par la faculté sur la proposition de M. L. Gauchat.



Heidelberg 1914.

Carl Winter's Universitätsbuchhandlung.

42 Dms.
Linné
1914.

Table des matières.

Introduction	pag. IV
Première partie. Descriptions et nomenclature	1
I. Origine et diffusion du traîneau	1
II. Les différentes espèces de traîneaux	5
A. Le traîneau à bras	5
B. Le traîneau d'attelage	8
C. Le traîneau court	10
D. Le traîneau double	11
E. Le traîneau à fumier	13
F. La luge de sport	14
G. Le traîneau de course	17
H. Le traîneau à pierres	19
J. Le triangle	19
III. Les parties du traîneau	20
A. Les patins	20
B. Les bouts relevés des patins	22
C. Les montants du traîneau	22
D. Les traverses du traîneau	23
E. Les lattes du traîneau	24
F. Les fers adaptés aux patins	26
G. La limonière	26
H. La boucle qui fixe le limon au traîneau	27
IV. La «chargosse»	27
V. Les parties de la «chargosse»	35
A. L'avant-train	35
B. Les perches qui traînent sur le sol	36
C. Les traverses	36
D. La cheville	36
E. L'essieu de l'avant-train	37
F. La roue et ses parties	37
VI. La traîne	38
Deuxième partie. Etymologies	39
Conclusion	—
Index	—

La thèse complète paraîtra en supplément (Beiheft 3) dans «Wörter und Sachen» chez M. Carl Winter
(Universitätsbuchhandlung) à Heidelberg.

Introduction.

Dans ce travail je me suis proposé de réunir les expressions qui servent à désigner dans les idiomes de la Suisse romande, italienne et rétoromane le traîneau et ses parties, ainsi que le véhicule moitié traîneau, moitié char tel qu'il est en usage dans toute la région des Alpes suisses. J'aurais aimé à étendre mes recherches au domaine entier de la Romania, car il est hors de doute que le traîneau est en usage partout où la neige ou les conditions topographiques rendent impossible l'emploi du char. Mais bientôt je constatai qu'il m'était impossible de me procurer, au moyen des seuls dictionnaires ou glossaires, des matériaux qui pussent prétendre à l'exactitude. Tant que nous ne possédons pas des glossaires illustrés, tels qu'ils ont été demandés par Gröber (*Grundriß der rom. Ph.* I², p. 277) pour les langues romanes et par M. Schuchardt (*ZRPh.* 27, p. 609) pour les dialectes, un travail pareil ne saurait être exécuté avec succès, à moins qu'on ne soit en état de recueillir les matériaux sur les lieux dans de longs et coûteux voyages. Dans ces circonstances je me bornai à étudier le domaine circonscrit plus haut. Je montai dans ces vallées, où le traîneau appartient infailliblement à l'inventaire agricole du montagnard.

Dans la majorité des cas, j'ai recueilli mes matériaux en questionnant mes sujets, un traîneau sous les yeux. Là où ce n'était pas possible, j'ai eu recours à un dessin. Ce procédé offre l'avantage que les sujets ne sont nullement influencés par le mot de la langue écrite. Le seul inconvénient de cette méthode est qu'elle ne se laisse appliquer que lorsqu'il s'agit d'objets concrets.

Au cours de mes voyages exécutés en 1908, 1909, et 1910, j'ai fait des relevés dans les localités suivantes:

Jura bernois: Epauvillers, St. Braix, Pleigne, Plagne, Orvin.

Canton de Vaud: Pailly, Chavannes s/Moudon, Veytaux, Montreux, Rossinière, Château d'Oex, l'Etivaz, les Mosses, Comballaz, la Forclaz (Ormonts), Villars s/Ollon, Gryon, Leysin.

Canton de Fribourg: Semsales, Remaufens, Bulle, Charmey, Grandvillard, Lessoc.

Canton du Valais: Champéry, Troistorrents, Sembrancher, Châble, Chamoson, Ardon, Conthey, Savièze, Nax.

Canton du Tessin: Fontana (Val Bedretto), Airolo, Bignasco, Broglio (Valle Maggia), Bruzella (Valle di Muggio).

Canton des Grisons: Mesocco, S. Bernardino, Poschiavo, Somvix, Truns, Ilanz, Feldis, Sarn, Obervaz, Mons, Bergün, Ponte, Brail, Scans, Ardez¹ (Engadine).

¹ Autres endroits cités dans le cours du travail:

Berne: Pommerats, Vicques, Vermes, Mettemberg.

Vaud: Noville (Vallée du Rhône), Blonay, Chailly, St. Cergue, Le Chenit (Val de Joux), Sassel.

Un romaniste de mes connaissances, M. Härle, a eu la grande bonté de noter phonétiquement les réponses à mon questionnaire dans les villages suivants du Valais: Orsières, Praz de Fort, Isérables, Basse-Nendaz, Vissoye.

Outre ces sources directes, je me suis efforcé de compléter mes matériaux en consultant les riches trésors du «Glossaire des patois de la Suisse romande» que mon vénéré maître, M. le professeur Gauchat, a bien voulu mettre à ma disposition. Pour tout le domaine exploré, j'ai eu en outre recours à des correspondants, qui, pour la plupart, ont répondu de leur mieux à mes questionnaires et auxquels j'exprime ici mes sentiments de vive reconnaissance pour leur bienveillante collaboration.¹ Pour la Suisse romande, je me suis adressé aux correspondants du «Glossaire des patois de la Suisse romande». Quant aux domaines italien et rétoroman, les adresses de personnes capables de me procurer des renseignements de valeur m'ont été indiquées avec la plus grande complaisance par M. le professeur C. Salvioni à Milan et feu M. le docteur Melcher, rédacteur du Glossaire rétoroman, à Scans, qui m'a en outre obligé en me permettant de comparer mes relevés avec les riches matériaux de l'«Idioticon retorumauntsch».

La Suisse romane ne formant dans aucune de ces parties un domaine linguistique isolé ou indépendant, j'ai cherché aussi à obtenir des matériaux de contrées contiguës à notre pays, et grâce aux recommandations de mon cher maître, M. le privat-docent J. Jud, plusieurs romanistes se sont donné la peine de répondre à mes questionnaires. C'est avec empressement que je remercie MM. Bertoni, Désormaux, Fezzi², Gartner, Horning³, Jaberg⁴, Longa⁵, Michael⁶, Quaresima⁷, Ronjat⁸, Terracini⁹ et Toppino des précieuses informations qu'ils ont bien voulu me transmettre. De même je me déclare redevable de renseignements à M. de Wartburg, mon collègue, qui compléta mes matériaux rétoromans en faisant remplir mes questionnaires par ses élèves à Coire. Je me sens aussi pressé de témoigner ma reconnaissance profonde à toutes les personnes qui, pendant l'élaboration de mon travail, ont par leurs précieux renseignements comblé les lacunes de mes propres relevés ou contribué à la solution des problèmes étymologiques.

Fribourg: Middel (Vallée de la Broye), Bulle.

Neuchâtel: Noiraigue, Cerneux-Péquignot, Côte aux Fées, la Brévine, Dombresson, Chaux du Milieu.

Valais: Vérossaz, Trient, Salvan, Leytron, Vollèges, Lourtier (Val de Bagnes), Vernamiège, Vex, Hérémence, Evolène, Haudères (Val d'Hérémence), St. Luc, Pinsec, Grimentz (Val d'Anniviers).

Genève: Bernex, Dardagny, Hermence.

Tessin: Dalpe, Biasca, Olivone (Val Blenio).

Grisons: Bondo, Borgonovo (Val Bregaglia), Campfèr, Zuoz, Fetan, Schleins, Guarda (Engadine), Cierfs, Münster (Münstertal), Savognin, Stürvis, Reams, Salux (Oberhalbstein), Alvaneu, Lenz, Brienz, Stuls (Albula), Obersaxen, Brigels, Lumbrin, Riein, Sagens, Trins, Rhäzuns, Dalin, Andeer.

¹ Les formes provenant de correspondants sont munies de C.

² St. Martin-Abtei (Tyrol). — ³ La Baroche près de Colmar, Belmont (Alsace).

⁴ Pral, Sampeyre, Crissolo, Entraque, Vernante, Limone, Piamprato, voir BGIPSR. 1911, Nr. 4.

⁵ Bormio. — ⁶ Gröden (Tyrol). — ⁷ Tuenno (Tyrol).

⁸ Vogland (Dép. de l'Ain), Barcelonnette (Basses-Alpes).

⁹ Forno, Mondrone, Usseglio, Lemie, Viù, Mocchie, Gravere, Meana, Coazze, Giaglione, Valgioie (Piémont), voir la carte AGIt. 17.

Comme dernière source il me reste à citer les lexiques et dictionnaires énumérés plus bas.

Disposition du travail.

Ce travail se divise en trois parties. La première s'occupe de la description des différentes espèces de traîneaux et de leurs parties et en réunit les appellations dans les idiomes en question. Les œuvres générales, dont j'ai tiré profit dans ce chapitre, sont:

- Anderegg, Felix, *Illustriertes Lehrbuch für die gesamte schweizerische Alpwirtschaft*. Bern und Leipzig 1898.
 Forestier, G., *La roue*. Paris.
 Freuler, Bernhard, *Die Holz- und Kohlentransportmittel im südlichen Tessin*, dans: *Schweizerisches Archiv für Volkskunde* 1906.
 Gayer, H., *Die Forstbenutzung*. Berlin 1909.
 Ginzrot, J. Chr., *Die Wagen und Fuhrwerke der Griechen und Römer und anderer alten Völker*. München 1817.
 Les sports d'hiver en Suisse, dans: *Annuaire de la Suisse hivernale* 1906—1907. Attinger, Neuchâtel.
 Mathey, A., *Traité d'exploitation commerciale des bois*. Paris 1906.
 Meringer, R., *Das Schlittenhaus*, dans: *Indogermanische Forschungen* t. 19.
 Schrader, O., *Reallexikon der indogermanischen Altertumskunde*. Straßburg 1901.
 Stebler, F. G., *Alp- und Weidwirtschaft*. Berlin 1903.

Glossaires et dictionnaires.

- Alton = J. Alton, *Die ladinischen Idiome in Ladinien, Gröden, Fassa, Buchenstein, Ampezzo*. Innsbruck 1879.
 Beauquier = Ch. Beauquier, *Vocabulaire étymologique des provincialismes usités dans le département du Doubs*, dans: *Mémoires de la société d'émulation du Doubs* 1876.
 Boerio = G. Boerio, *Dizionario del dialetto veneziano*.
 Bonhôte = J. H. Bonhôte, *Glossaire neuchâtelois*. Neuchâtel 1867.
 Bridel = G. Bridel, *Glossaire du patois de la Suisse romande* 1866.
 Callet = P. M. Callet, *Glossaire vaudois*. Lausanne 1862.
 Carigiet = B. Carigiet, *Raetoromanisches Wörterbuch*. Chur 1882.
 Carisch = O. Carisch, *Taschenwörterbuch der rätoromanischen Sprache in Graubünden*. Chur 1848 u. 1852.
 Cherubini = F. Cherubini, *Vocabolario milanese-italiano*. Mailand, 2^o ediz. 1839—1856.
 Conradi = M. Conradi, *Taschenwörterbuch der romanisch-deutschen Sprache*. Zürich 1823.
 Const. et Dés. = A. Constantin et J. Désormaux, *Dictionnaire savoyard*, Paris-Annecy 1902.
 Grangier = L. Grangier, *Glossaire fribourgeois, suivi d'un supplément*. Fribourg 1864—1868.
 Holder = A. Holder, *Alteltischer Sprachschatz*. Leipzig 1891 ss.
 Humbert = J. Humbert, *Nouveau glossaire genevois*, tomes I et II. Genève 1852.
 Malaspina = C. Malaspina, *Vocabolario parmigiano-italiano*. Parma 1856.
 Melchiori = G. B. Melchiorri, *Vocabolario bresciano-italiano*. Brescia 1817.
 Mistral = F. Mistral, *Lou trésor dou felibrige ou dictionnaire provençal-français*, Avignon-Paris.
 Monti = P. Monti, *Vocabolario dei dialetti della città e diocesi di Como* 1845.
 Odin = Louise Odin, *Glossaire du patois de Blonay*. Lausanne 1910.
 Pallioppi = Z. Pallioppi, *Dizionari dels idioms romauntschs d'Engiadin'ota e bassa*. Samedan 1895—1902.
 Peschieri = J. Peschieri, *Dizionario parmigiano-italiano* 1836.
 Pirona = J. Pirona, *Vocabolario friulano*. Venezia 1872.
 Puitspelu = N. du Puitspelu, *Dictionnaire étymologique du patois lyonnais*. Lyon 1890.
 Rosa = G. Rosa, *Dialetti, costumi e tradizioni delle provincie di Bergamo e di Brescia*. Bergamo 1857.
 St. Albino = Vitt. di St. Albino, *Gran dizionario piemontese italiano*. Torino 1859.
 Tiraboschi = A. Tiraboschi, *Vocabolario dei dialetti bergamaschi antichi e moderni*. Bergamo 1873.

Dans la deuxième partie j'ai cherché à donner l'explication étymologique des formes recueillies. Je me rends fort bien compte de la difficulté du problème que je me suis proposé, si ce n'est de résoudre, au moins d'aborder. Mais si mon modeste travail réussit à engager des savants plus compétents que moi à traiter l'une ou l'autre des questions qui me sont restées obscures, mes efforts n'auront pas été vains.

Les mots qui n'offrent aucune difficulté étymologique, comme «pied», «colonnnette» it. «lama» ne figurent pas dans cette seconde partie. Il m'a semblé suffisant de donner les termes correspondants dans la langue écrite.

Les titres des œuvres linguistiques consultées sont cités avec les abréviations usitées dans l'organe de la Société internationale de dialectologie romane (Revue de dialect. rom.).

AGIt. = Archivio glottologico italiano.

ALF. = Atlas linguistique de la France.

ASNS. = Archiv für das Studium der neueren Sprachen und Literaturen.

BDR. = Bulletin de Dialectologie Romane.

BGIPSR. = Bulletin du Glossaire des Patois de la Suisse romande.

BhZRPPh. = Beiheft zur Zeitschrift für romanische Philologie.

BSSvIt. = Bolletino storico della Svizzera Italiana.

DG. = Dictionnaire général de la langue française, p. p. A. Hatzfeld et A. Darmesteter.

GD. = Godefroy, Dictionnaire de l'ancienne langue française.

JgF. = Indogermanische Forschungen.

LBIGRPPh. = Literaturblatt für germanische und romanische Philologie.

RF. = Romanische Forschungen.

RG. = Grammatik der romanischen Sprache p. p. W. Meyer-Lübke.

REW. = Romanisches-etymologisches Wörterbuch p. p. W. Meyer-Lübke.

Ro. = Romania.

RJLomb. = Rendiconti del R. Istituto Lombardo.

SAV. = Schweizerisches Archiv für Volkskunde.

Schw. Id. = Schweizerisches Idiotikon.

WS. = Wörter und Sachen.

ZFSL. = Zeitschrift für französische Sprache und Literatur.

ZRPPh. = Zeitschrift für romanische Philologie.

La fin du travail comprend sous le titre de «Conclusion» quelques remarques générales évoquées par les résultats obtenus dans les chapitres précédents.

Les illustrations figurant dans le texte ne représentent qu'un choix des photographies et dessins que j'ai recueillis pendant mes pérégrinations ou qui furent mis à ma disposition par d'aimables connaissances ou d'obligeants correspondants.

Transcription des sons.

J'ai adopté avec quelques modifications le système de Böhmer.

I. Voyelles.

Voyelles fermées: *i, e, ɔ, œ, u, ü*
(fr. midi, pré, dos, jeu, clou, lune).

Voyelles ouvertes: *ɛ, ɐ, œ*
(fr. bête, mort, peur).

a = *a* palatal bref (fr. patte).

ā = *a* vélaire long (fr. pâte).

$\bar{a}$ = voyelle longue intermédiaire entre a et o (angl. all).

$\ddot{a}$ = e très ouvert.

$\bar{a}$ correspond à un $\bar{ae}$ détendu (fr. lever).

a , e , o , u en syllabe atone ne diffèrent des mêmes voyelles que par l'intensité; elles sont moins nettement articulées.

Voyelles nasales: $\bar{a}$, $\bar{e}$, $\bar{o}$, $\bar{u}$

(fr. plan, fin, son un).

ei , ai , ou sont les diphtongues avec l'intensité de l'accent sur la première composante.

II. Consonnes.

Explosives sourdes: p , t , k , ts , $t\acute{s}$

(fr. peau, toit, camp, it. cozzo, cera).

Explosives sonores: b , d , g , dz , $d\acute{z}$

(fr. beau, dent, gant, it. mezzo, giorno).

Fricatives sourdes: s , $\acute{s}$, χ

(fr. sel, chaud, all. ich).

Fricatives sonores: z , $\acute{z}$, y

(fr. zèle, jour, yeux).

Spirante interdentale sourde: θ (angl. path).

Spirante interdentale sonore: δ (angl. father).

Mouillées sonores: t , $\bar{n}$ (it. figlio, fr. agneau).

η = n vélaire (all. Stengel).

Spirante labiovélaire: w (fr. toit).

Spirante labiopalatale: $\ddot{u}$ (fr. huile).

l , m , n , f , v comme en français.

r est toujours linguale.

III. Signes conventionnels.

' = accent tonique.

- au-dessus d'une voyelle en indique la longueur.

~ au-dessus d'une voyelle en indique la brièveté.

Les formes provenant de dictionnaires ne sont pas transcrites. Là où les notations des correspondants laissent quelque doute, les mots sont reproduits dans la transcription originale. L'ordre observé dans la citation des termes est le suivant: F = formes gallo-romanes, I = formes italiennes, R = formes rétoromanes.

Errata.

Page	Ligne	au lieu de:	lisez:
2	40	plus de détail	plus de détails
6	3	<i>ywatu</i>	<i>ywatu</i>
7	6	<i>lédži</i> Forno	<i>lédži</i>
7	7	Mean	Meana
7	7	<i>léya</i> Gravera	<i>léya</i>
8	8	<i>šlěuza</i> f. Feldis	<i>šlěuza</i>
9	16	<i>šlita</i> Airolo	<i>šlita</i>
11	23	Villons s/Ollon	Villars s/Ollon
13	21	Chenit	Le Chenit
14	3	<i>et</i>	<i>et</i>
14	18	jo-int	joint
14	24	ont preuve	font preuve
15	40	<i>đédza</i> Troistorrents	<i>đédza</i>
21	9	Mettenberg	Mettemberg
22	20		
23	3, 33		
21	18, 19	extéviure	extérieure
21	24	<i>liyún</i>	<i>liyún</i>
22	1	<i>šluzěl</i>	<i>šluzěl</i>
23	1	Villars s/O Ollon	Villars s/Ollon
23	3	<i>tšambíte</i>	<i>tšambíte</i>
23	4	Vernate	Vernante
23	25	<i>pikol</i>	<i>pikol</i>
25	11	Olivone	Olivone C
29	7	au delà	au-delà



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41507225_0081

Première Partie.

Description et nomenclature.

I. Origine et diffusion du traîneau.

§ 1. Le traîneau évoque facilement chez nous l'idée d'une contrée couverte de neige. Nous pensons involontairement aux joyeuses glissades des enfants, ou nous entendons de loin le bruit des grelots qui annoncent l'arrivée d'une gaie compagnie de citadins profitant d'une belle journée d'hiver pour faire une partie de traîneau. Mais ce n'est pas pour des courses de plaisir que furent construits les premiers de ces véhicules, dont l'emploi semble remonter à des temps très reculés.

Déjà les Egyptiens connaissaient le traîneau. Plusieurs figures représentées sur des monuments de la vallée du Nil démontrent que, déjà du temps des Pharaons, le traîneau servait au transport de matériaux de construction. Une de ces images représente p. ex. le transport d'une statue colossale au moyen d'un traîneau tiré par 172 hommes en quatre files. Il est intéressant de voir sur le devant du traîneau un homme occupé à verser un liquide, destiné très probablement à rendre le sol plus glissant afin de diminuer le frottement.¹ La construction de ce traîneau égyptien était très simple et correspond complètement à celle des traîneaux employés au Tessin ou dans le Valais pour le transport de pierres² (voir plus bas: Le traîneau à pierres).

Pour ce qui concerne les Grecs, il n'est pas possible de retrouver chez eux des documents qui prouvent la connaissance du véhicule sans roues.³

Les Romains appelaient le véhicule sans roues *traha*⁴ ou *trahea*⁵. Toutefois, comme le fait remarquer M. Meyer-Lübke dans son article sur le fléau⁶, il ne ressort pas très bien si ce terme, que l'on rencontre dans certains passages, désigne un appareil propre à dépiquer les graines du blé ou un simple traîneau. A côté de *trahea* il existe *tragula* qui désigne aussi un véhicule sans roues, et il semble résulter

¹ G. Forestier, La roue, fig. 2, 3, 4, 6 et 7. Un procédé analogue destiné à amoindrir le frottement sur le sol se pratique encore aujourd'hui dans les ports espagnols du nord, où le traîneau (esp. *narria*, basque *lera*) qui sert au transport des marchandises est surmonté d'un petit tonneau, duquel coule pendant le trajet un petit fil d'eau sous chacun des patins (voir Aranzadi, Archiv für Anthropologie 24, p. 222).

² G. Forestier, op. cit., p. 7. Il existe au musée de Gizéh deux traîneaux trouvés dans un tombeau où on les avait abandonnés sans doute après le transport des momies.

³ Ginzrot, op. cit., dit que les Grecs appelaient le traîneau *kestron*, sans malheureusement indiquer la provenance de sa citation.

⁴ *trahae quae rustici tragula vocant*, Corp. gloss. lat. V 250, 8.

⁵ Virgile, Georgica, lib. I 164: *tribulaque, traheaque, et iniquo pondere rastrî*.

⁶ WS. 1, p. 217.

d'un passage de Jordanes¹ que ce nom servait à dénommer le traîneau employé pour le transport de marchandises quelconques sur la neige ou sur la glace. Hottenrott² reproduit un traîneau romain sans en indiquer ni la provenance, ni le nom. Il semble plutôt qu'il s'agit d'une reconstitution.

§ 2. On est tenté de rechercher l'origine du traîneau dans les pays du nord, où la nécessité de se créer un moyen de transport pour aller sur la neige et la glace est évidemment plus fréquente que dans les pays méridionaux. O. Schrader³ nous apprend que la patrie du traîneau, des patins et des skis est le pays des Finnois, appelés déjà par Cassiodore «*Seridifinen*» («*Schreitfinen*»)⁴, terme qui serait dû à l'habitude de ce peuple de se servir de skis. Mais si nous ne doutons pas un instant que les patins et les skis soient une invention des peuples septentrionaux, il n'est pas encore prouvé que le traîneau ait été importé du haut nord. Schrader constate qu'un terme général, servant à désigner le traîneau, n'existe pas chez les Indo-Européens. Par contre les idiomes germaniques possèdent des mots qui remontent à la même base (vha. *slita*, angl. *sledge*, v. nordique *slede*). Et comme dans les Alpes italiennes et grisonnes on rencontre le même mot *slitta*, on est disposé à croire à la provenance germanique du traîneau. Toutefois cette preuve n'est pas concluante. La forme «*slitta*» nous prouve seulement que l'emprunt du mot ne remonte pas à une époque très reculée.⁵ L'italien possède d'autres termes pour désigner le traîneau p. ex. *treggia*, *traino*, *trágol*, *lesa*. *Slitta* désigne un véhicule sans roues avec lequel on va sur la neige.⁶ La présence du mot *slitta* dans le vocabulaire italien ne permet donc nullement de conclure à la provenance germanique de l'objet même. Le mot a fort probablement été introduit pour désigner une forme spéciale de traîneau, ce qui n'empêche nullement que le véhicule sans roues, employé pour transports agricoles, fût connu de vieille date.⁷

Le mot français «traîneau» ne nous offre pas non plus la possibilité de tirer des conclusions sur l'origine de ce véhicule. Du reste, ce mot manque de précision, puisque selon Littré (Dict. de la langue franç.) il n'a pas moins de six significations différentes. Et il suffit de consulter la carte 1322 de l'ALF pour constater que le terme «traîneau» a éveillé chez les sujets interrogés des idées absolument différentes. Au nord, l'aire «traînoir» démontre que traîneau signifie la pièce de bois que l'on met en sautoir sous les charrues et les herses pour les conduire dans les champs, tandis que pour le paysan du midi, le traîneau est le châssis qu'on traîne sur les terres labourées pour écraser les mottes de terre.

¹ Jordanes, De Getarum sive Gothorum origine et rebus gestis, l. LX: *Post certum vero tempus instanti hiemali frigore amneque Danubii solite congelato — nam istius fluvius ita rigescit, ut in silicis modum vehat exercitum pedestrem plaustra et tragulas vel quidquid vehiculi fuerit, nec cymbarum indigeat lintre — sic ergo eum gelatum Theodemir Gothorum rex, cernens, pedestrem ducit exercitum, emensoque Danubio Suavis improvisus a tergo apparuit.* — ² Trachten, Haus-, Feld- und Kriegsgerätschaften alter und neuer Zeit, table 56, 104. — ³ Reallexikon der indogermanischen Altertumskunde, p. 724.

⁴ Pour plus de détail sur le développement du traîneau chez les Lapons de la Finlande voir Sirelius, «Über einige Prototype des Schlittens» dans «Journal de la société finno-ougrienne» t. 30, p. 31 ss.

⁵ Voir RG. I, p. 40; Bruckner, W., Charakteristik der germanischen Elemente im Italienischen p. 18 A. 3, 31. — ⁶ Voir Alberti, Sergeant, St. Albino, Gambini, Malaspina, Boerio, Morri, Zambaldi.

⁷ Nous voyons du reste se passer un fait analogue sous nos yeux. Depuis que le sport de la luge joue un si grand rôle dans les stations hivernales de nos Alpes, les mots «bobsleigh», «toboggan», «skeleton», «canadienne» sont des expressions courantes de nos gamins et il suffit de prendre un journal sportif pour y rencontrer tous ces mots provenant de la Grande-Bretagne ou même d'Amérique.

Le caractère indéterminé de ce mot, sa pâleur, explique le fait qu'un rival l'a emporté sur lui ou du moins est en train de le supplanter. Il s'agit du mot «*luge*» qui dans l'acception de traîneau de sport s'est déjà acquis un droit de cité dans la langue littéraire. On ne saurait ouvrir un journal s'occupant de la vie sportive en hiver sans y lire les mots: *luge*, *lugeur*, *lugeage*, *se luger*. «Luge» figure aussi dans le «Petit Larousse illustré», mais ce vocable n'a pas encore été reçu dans le DG.

Comme M. Hausknecht (voir ZFSL. 21, p. 294) le démontre, le mot «*luge*» a pénétré par le Jura en France pour atteindre Lyon et de là Paris. Grâce à son fréquent emploi dans la langue sportive, le terme «luge» ne tardera pas à être reçu définitivement dans le vocabulaire français.

Le mot *luge* apparaît sous différentes formes dans une grande région des Alpes, qui s'étend de la Provence jusqu'au Frioul (voir l'article «luge») et prouve, si nos conclusions linguistiques sont fondées, que le traîneau a été connu de très bonne heure des habitants des Alpes et que ces peuples ne doivent pas son introduction à leur contact avec les peuples germains. Dans les mêmes conditions climatiques ou topographiques, les hommes ayant les mêmes besoins en différents endroits, pourquoi ne recourraient-ils pas à des moyens analogues pour y pourvoir?

§ 3. L'idée que l'origine du traîneau n'est pas nécessairement à chercher dans les pays du nord, où il devrait son invention au besoin de se créer un véhicule propre à se mouvoir facilement sur la glace et la neige, est appuyée par la présence de ce moyen de transport dans des contrées qui ne connaissent guère de frimas. Ginzrot¹ reproduit l'image d'un véhicule sans roues de la Sicile, appelé *carro*, et Forestier² représente un traîneau de l'île de Madère. Mais, à la rigueur, l'on pourrait admettre pour ces contrées l'importation du nord. Toutefois cette supposition n'est plus admissible pour les traîneaux, avec lesquels les indigènes de Hawaï s'amuse depuis les temps anciens à faire des glissades sur les pentes de leurs montagnes³ ou pour ceux que les habitants de l'île de Luçon emploient sur les chemins marécageux.⁴

§ 4. L'emploi du traîneau comme moyen de transport est donc moins lié à la présence de la neige et de la glace qu'à l'absence de chemins praticables pour les chars, qui offrent le grand avantage de diminuer le frottement. Tant que les routes manquent et qu'il s'agit de parcourir avec de lourds fardeaux des contrées escarpées, le traîneau reste le véhicule le plus avantageux. Et l'homme s'entend fort bien à en varier la grandeur et la forme. Plus les voies de communications s'améliorent, plus les traîneaux sont remplacés par les chars. Il n'est pas difficile d'appuyer cette affirmation. Un exemple suffira. Dans les «Mélanges helvétiques»⁵ Bridel, en décrivant le Val d'Illiez, s'exprime de la manière suivante: «*Le défaut de bonnes routes fait que dans toute la Val d'Illiez il ne roule aucune roue; on attend la saison des neiges pour les transports qui se font avec des traîneaux. C'est alors qu'on amène aux villages les fromages faits pendant l'été dans les pâturages élevés...*». Aujourd'hui l'on

¹ op. cit., t. I, table I A, fig. 3.

² op. cit., fig. 13.

³ cf. Arning, Ethnographie von Hawaï dans «Verhandlungen der Berliner anthropol. Gesellschaft» 1887, p. 135.

⁴ Karutz, Zur Ethnographie der Basken dans «Globus» 74, p. 353.

⁵ 1797, 4, p. 348.

rencontre dans cette vallée non seulement les simples chars des montagnards, mais les beaux et confortables wagons d'une ligne de chemin de fer électrique qui font une

concurrence plus que redoutable aux voitures des carrossiers de Monthey.

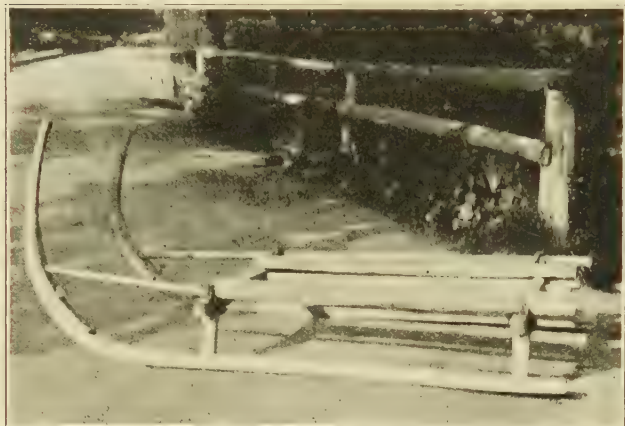


Fig. 1. Traîneau à cornes; l'Etivaz (Vaud).

Il est inutile de dire que sur un terrain couvert de neige le traîneau constitue le véhicule le plus avantageux par le fait qu'il réduit à un minimum la force de traction. Sur une voie battue elle ne s'élève qu'à $1\frac{1}{2}$ à 2% du chargement, tandis que pour le transport sur essieux il faut compter jusqu'à 10% du poids et même davantage.¹ A ce grand avantage se joint celui du ménagement des routes, la

facilité du chargement et la modicité des frais de construction.

Mais même là où les routes favorisent l'emploi du char, le traîneau reste indispensable quand il s'agit de transporter des masses considérables, dont le poids et les



Fig. 2. Traîneau à cornes avec semelles en bois; Nax (Valais).

dimensions ne permettent que de les soulever peu au-dessus du sol, comme c'est le cas avec les pierres de construction, les socles de maisons, etc. Dans l'Herzégovine et le Monténégro, on bâtit même des chalets entiers sur des traîneaux.²

¹ O. Lueger, Lexikon der gesamten Technik, Art. «Schlitten».

² Ces chalets transportables (*kolibas*, voir Meringer, *IgF.* 19, p. 401 ss.) sont naturellement en rapport intime avec la vie nomade de ces peuples essentiellement pasteurs. Comme l'affouragement à l'étable se borne aux mois des grands froids, ils ne font que très peu de foin. Ce fait contraint le propriétaire de bétail à changer souvent de pâturage, déjà par égard au fumage des fonds. Pendant la nuit et la plus grande chaleur du jour, le troupeau est retenu dans un enclos (*tor*) que l'on déplace aussitôt que l'on estime le sol assez fumé. Dans le voisinage de cet enclos se trouve une cabane destinée à servir d'abri aux bergers et à serrer les produits du laitage. Ces chalets reposent sur des patins de traîneaux de manière que leur déplacement s'opère avec la plus grande facilité. Pendant l'hiver ils restent sur les prés ou on les conduit dans les villages où ils servent de fénils et même d'étables. Le *koliba* réservé aux pâtres contient un foyer et plusieurs couches le long des parois.

II. Les différentes espèces de traîneaux.

A. Le traîneau à bras.

§ 5. Le traîneau à bras que l'on rencontre aussi bien dans le Jura que dans toute la région des Alpes sert d'abord en été à transporter le foin des prés dans les fenils, tandis qu'en hiver on rentre avec ce véhicule surtout le bois de chauffage. La luge glisse sur deux longs patins en bois recourbés sur le devant et se terminant par deux cornes ou bras arrondis qui permettent au conducteur de le diriger. Sur les



Fig. 3. Traîneau à cornes; Sampeyre (Piémont),
phot. de M. Jaberg.

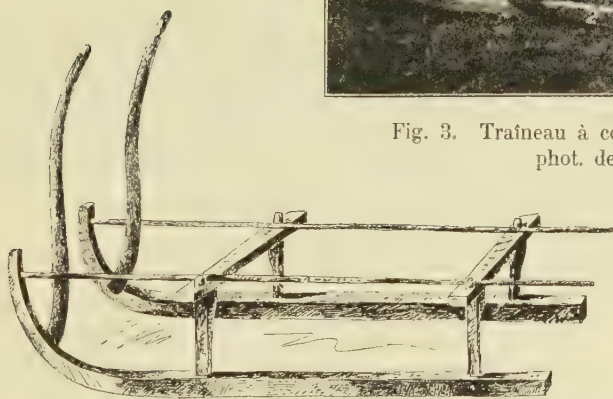


Fig. 4. Traîneau à cornes; Grøeden (Tyrol).

patins, qui sont réunis au moyen de trois ou quatre traverses, repose un plancher à claire-voie, sur lequel se chargent les objets destinés à être transportés. Ces traîneaux que les montagnards confectionnent le plus souvent eux-mêmes ont une longueur de

2—2,5 m, une hauteur de 0,3—0,4 m et une largeur de 0,6—0,9 m. Ils sont faits en hêtre ou en frêne. Pour les semelles, sur lesquelles s'opère le glissement, le constructeur choisit de préférence du bois de chêne ou d'érable¹ (fig. 1—6).

Mais le transport au moyen de ce traîneau représente un travail fort pénible et aussi très dangereux. Les reins appuyés contre le bois ou le foin chargé sur le traîneau, les deux cornes dans les mains, le conducteur n'a qu'un souci: c'est de rester maître du véhicule pendant la descente, d'en modérer la vitesse. Malheur à lui, si la trop grande rapidité acquise le met hors d'état de diriger sa charge et de suivre les sinuosités du sentier! Il risquera bien d'être écrasé ou de se voir précipité dans un abîme.

¹ Pour plus de détails sur la construction voir Mathey, op. cit., et Gayer, op. cit.

Dans les contrées boisées où les transports de bois ne se bornent pas à l'hiver seulement, mais où le débardage des billes s'opère pendant toute l'année, comme c'est le cas dans le Jura, on construit des chemins spéciaux [*tismê de ywatu*] en disposant de distance en distance des bûches transversales encastrées dans des troncs d'arbres placés sur deux rangs parallèles, de sorte que le tout ressemble à une gigantesque échelle.¹



Fig. 5. Schlittneur des Alpes d'après le tableau de A. Baud-Bovy.²

Malgré leur grandeur, ces traîneaux sont de construction si légère qu'à la montée les bûcherons peuvent les prendre sur les épaules, s'ils ne préfèrent pas en charger deux ou trois sur le dos d'une bête de somme (fig. 6).



Fig. 6. Luges à cornes (Valais).

Quant à la construction des traîneaux, l'on constate une différence notable suivant les vallées. Les luges du Valais ou du Tessin sont en général bien moins solides et moins soigneusement confectionnées que celles du Jura, de la Gruyère, du Pays d'Enhaut et des Grisons. On ne fait pas non plus toujours de distinction nette entre le traîneau à bras et celui d'attelage. Si la nécessité se présente de transporter un grand fardeau, on attelle au moyen de cordes une bête de trait à la luge ordinaire (fig. 7).

Dans le domaine entier des Alpes et du Jura, le traîneau à bras est le plus répandu de tous les véhicules de ce genre. Pour la Suisse romande, le nom générique en est «luge». Afin de le distinguer d'autres traîneaux, le montagnard ajoute au terme générique des attributs plus ou moins accidentels ou crée des termes spéciaux.

¹ Les chemins de «schlittes» sont très usités dans les Vosges où leur construction est souvent fort pittoresque quoique simple. Voir Michiel et Schuler, *Bûcherons et schlittes des Vosges*; Franck, *Forestiers et bûcherons*; Grucker, *Die Vogesen*. De telles voies artificielles, destinées au débardage des troncs, sont aussi connues au Tessin, comp. *süenda* (< *sequenda*) «strada erta sul pendio d'un monte, lasticata di tronchi d'albero, per dove i legnajuoli fanno sdrucciolare dal monte a basso i tronchi di legno» BSSvlt. 18, p. 27.

² Donné par l'artiste à la commune d'Aeschi (Berne).

Les formes de la Suisse romande et des dialectes franco-provençaux et provençaux du Piémont sont:

1. a) «luge»: *lúdzo* Pailly, Chavannes s/Moudon, Bulle, *dúdzo* Rossinière, *tédzo* Montreux, *loáidzo* Châble, *luáidzo* Lourtier C, *lüidzo* Savièze, *lüézo* Nax, *džéqdzə* Orvin, *lũ* f. Côte aux Féés C, *tódzo* f. St. Cergue C, *túdze* f. Blonay (Odin), *lěo* Pral, *liě'o* Sampeyre, *lě'a* Vernante, *lě'da* Piamprato, *lédži* Forno, *liya* Crissolo, Mondrone, Mean, *lě'yi* Usseglio, *lýa* Gravere, *yě* Lemie, *tédži* Viù, *lěyya* Mocchie, Giaglione, *lězi* Valgioie.
- b) «luge à cornes»: *lódzo a kórno* Veytaux, *tě'dzo a kórno* Villars s/Ollon, *loáidzo a kórna* Chamoson, Leytron C.
- c) «luge à bras»: *lědzə a bra* La Brévine C, *toðə a bre* Dardagny C, *tædze a brę* Salvan C, *liüáidzo a bri* Vollèges C, *luígzo a brę* Evolène C, *tézo a brę* Pinsec C, *loíze a brę* St. Luc C, *yüät ü brä* Pleigne, *ludzéta a brę* Le Chenit C.



Fig. 7. Luge à cornes attelée; Nax (Valais).

- d) «luge à pochons»: *yüdzə a potsə* Charmey.
- e) «luge à becs»: *oðdzə a be* Champéry, *dědzə a be* Troistorrents.
- f) «luge à gens»: *yüdzə a dzə* Grandvillard, *dúdzo a dzə* l'Etivaz, *láudo a dzə* les Mosses.
- g) «grosse luge»: *grō'sa lúdzo* Pailly, *grō'sə yüät* Pleigne.
- h) «luge de bûcheron»: *yüät də kopú* Epauvillers, Pommerats C, Vicques C.
2. *gáitsə a be* Château d'Oex, *gáitsə* Flendruz C.
3. *báka* f. «banque» Comballaz, Forclaz.
4. *bótsə* f. «biche» l'Etivaz, *betse* (Bridel).
5. *múla* f. «mule» Leysin.
6. *grə sənákú* m. Middel C.
7. *braisánə* f. Sembrancher, Orsières, Vollèges C.
8. *šlět* f. Plagne, *šlit ü kon* La Baroche.

- I. 1. *šlita* Mesocco, Bignasco, Tuenno C, *šlita* Borgonovo C, *šlita da böstx* Airolo, Dalpe C, «traîneau à bois»: *šlita ku li štanga* Bormio C.
2. *madiróra* Olivone C, *madairóra* Biasca C.
3. *sklě'ndzula* Poschiavo.
4. *mússa* Belluno C, *múša* Erto (Gartner, ZRPh. 16, p. 333).
- R. 1. termes généraux:
 - a) *šliúza* f. Disentis, Somvix, Medels C, Brigels; *šliuza* (Huonder, Voc. v. Disentis); *šlě'uza* f. Feldis; *šliq'gza* f. Bergün; *šliěza* f. Ponte, Scanfs, Brail; *šlióza* Haute Engadine (cf. Gartner, Raetorum. Gram., p. 17); *yóuzla* Ardez; *yózla* Sent (Pult).
 - b) *šlitā* f. Münster C, Cierfs C.
2. termes spéciaux:
 - a) *šliúza da korns* «traîneau à cornes» Disentis, *šlěza da korns* Sarn, *šlěuza kun korns* Sagens C, *lióza da kórni* Gröden, *šliq'gza da fēn* «traîneau à foin» Bergün; *šliěza lěda* «luge large» Brail.

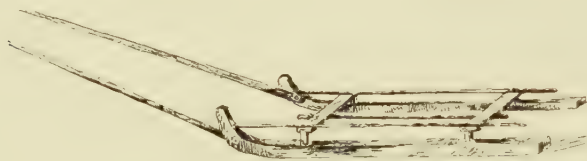


Fig. 8. Luge à mulet; Nax (Valais).

- b) *štādūl* m. «traîneau à foin» Mons, Savognin C; *stadal da fañ* Salux C; *stadūl da kuqlm* (< *culmen*) Brienz C.
- c) *kurni* m. «traîneau à cornes» Bergün.
- d) *hóraslit* m. (all. Hornschlitten) Obersaxen C, Stürvis C.
- e) *šliěza skúltsa*¹ «luge non ferrée ou sans semelles de bois» Lumbrein C, Andeer C; *šliq'gza škóksa* Bergün, *šliuza škúta* Disentis (Huonder, op. cit., p. 85).
- f) *liěza da man* «luge à main» St. Martin-Abtei.
- g) *carpiéun* (Carigiet)² traîneau servant spécialement au transport des produits de laitage; *sopraselvan carpién* (Carisch).

B. Le traîneau d'attelage.

§ 5. Il est tout naturel que pour le transport de fardeaux considérables de foin ou de bois on se serve de traîneaux construits plus solidement et munis de limons qui permettent d'atteler une bête de trait. Le traîneau, qui atteint une longueur de 2½ à 3 m, est monté sur de larges patins massifs qui très souvent sont ferrés (fig. 8—11).

Les limons sont fixés au traîneau de deux manières différentes. La première consiste en ce que le patin et le limon sont percés et réunis ensemble au moyen d'une

¹ Un trait caractéristique du traîneau à bras consiste à ce qu'il n'est pas ferré. Par opposition à la *šliěza anferáda* on lui donne les appellations énumérées ci-devant et on le nomme parfois *škúltsa* [lt. exalcea, (traîneau) nu-pieds] tout court (cf. Pult, § 308).

² lt. carpentum, cf. Ascoli AGIt. 7, p 410 n.

cheville de fer. Quoique fort simple, ce procédé de jointure n'est pas le plus usité, dans tous les cas pas le primitif, parce qu'il offre d'incontestables inconvénients. D'abord la perforation du patin lui prend de sa résistance, de sorte qu'il se brise volontiers en cet

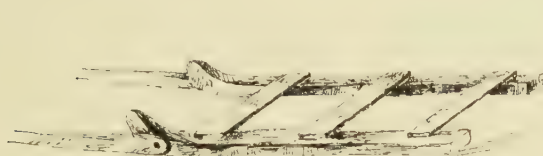


Fig. 9. Luge à cheval; Bignasco (Valmaggia).



Fig. 10. Traîneau à boeuf (Tessin).

endroit. Ensuite les limons fixés de cette manière ont trop peu de jeu, d'où il résulte que dans les tournants brusques ils se rompent facilement. Pour obvier à ces inconvénients, on munit le limon d'un cerceau de bois ou d'un crochet de fer qui s'adapte au premier montant du traîneau (voir § 20)



Fig. 11. Traîneau d'attelage; Zuoz (Grisons).

Le traîneau d'attelage porte les noms suivants:

- F. 1. a) *dădzə a tsaq* «luge à cheval» l'Etivaz; *lăudə a tsəv* les Mosses, *đədzə a tsəv* Champéry; *tədzə a tsəv* Veytaux.
 b) *lădzə a l'aptai* Pailly «luge d'attelage».
 c) *loădzə a tēplə* Châble «luge à limonière».
 d) *tēzə a mulé* Pinsec C «luge à mulet».
 e) *lezūy* m. Sampeyre.
 2. *triní* Vernamiège C.
 I. 1. *šlita da tʃavái* Airolo «tr. à chevaux»; *šlita kən la stängen* Mesocco.
 2. *stšəyža da fen* Biasca C; *stšüša da fen* Olivone C.
 3. *lăldza* Bormio C.
 R. 1. *šliúza da štadâl* Somvix (traîneau pour une bête de trait); *šliúza da pân* Somvix, Brigels C (traîneau à pont, pour deux bêtes de trait); *šliúza de fuor* Ilanz (all. Fuhrschlitten), *lăza da tʃavâl*, *luəzən* Græden.
 2. *šlita da tʃavái* Münster C, «traîneau à chevaux».
 3. *šliza* Mons, Savognin C (traîneau ferré et muni d'un pont).
 4. *scodada* «Ochsen Schlitten» (Alton).
 5. *šlizolôn* Tuenno, traîneau attelé de deux bœufs.

C. Le traîneau court.

§ 6. Tandis que le foin et le bois se transportent au moyen de grands traîneaux, les troncs des arbres abattus sont amenés dans les vallées sur de très fortes, mais très courtes luges, qui mesurent à peine un mètre de long. Les bancs sont au nombre de deux. Sur celui de derrière repose une forte pièce de bois équarrie, laquelle, grâce à une cheville qui la traverse, peut opérer une rotation horizontale. C'est sur ce billot que le bûcheron place la tête des tiges de bois, tandis que la partie postérieure traîne sur le sol ou repose sur une deuxième luge. La charge est consolidée au moyen de chaînes. La mobilité du bloc décrit permet au traîneau de suivre les sinuosités du chemin (fig. 12).



Fig. 12. Luge courte; Schuls (Engadine).

Tandis que l'usage de cette sorte de traîneau est très répandu dans le Jura, dans les Alpes vaudoises et fribourgeoises, ainsi qu'au Tessin et surtout dans les Grisons, on ne le connaît pas dans les vallées du Valais romand où les transports de bois s'effectuent généralement avec la «chargosse» (voir § 23).

Quant aux appellations du véhicule en question, nous constatons de nouveau que certains sujets ne connaissent que le terme générique «luge», que d'autres, pour être plus précis, ont recours à des additions faites au mot «luge», que d'autres enfin possèdent des termes spéciaux pour désigner le traîneau court:

- F. 1. a) *yodžé* m. «luget» Plagne; *yüdzé* m. Epauvillers, St. Braix, Pommerats C.
On est frappé de voir désigner dans le Jura bernois le traîneau court par un dérivé de luge, tandis que le terme usuel pour traîneau est *yüat*. Cela semble démontrer que ce véhicule spécial provient d'une autre contrée et a peut-être été introduit par les marchands de bois. Nous aurions à faire à un de ces mots qui voyagent avec l'objet qu'ils dénomment.
- b) *yüdzə a bātsé* «luge à banchet» Charmey.

- c) *láuda kórta* «luge courte» les Mosses; *dédzo kúrta* Leysin; *tédzo kúrta* Gryon.
- d) *táuda a batō* «luge à billes» Villars s/Ollon; *lúdza a batō* Le Chenit C.
- e) *lúdza a kumāxtu* «luge à crémaillère» Chailly C.
- f) *myē luáidza* «demi-luge» Chamoson.
- g) *dódzi* m. Rossinière; *dódzi* l'Etivaz; *tüdz* Lessoc.
2. *gáutsō* m. Flendruz C.
3. *šlīt* f. Pleigne.
- I. 1. *šlīta* f. Airolo; *šlīta máta* Bormio.
2. *kurténa* f. Olivone C.
3. *cazzoppia (katsópya)* f. Borgonovo C.
- R. 1. *kurtáun* m. Disentis, Truns, Lumbrin C; *kurtáun* m. Sarn; *kurtáy* Mons, Stürvis C, Lenz C; *kurtán* Andeer C; *kuórta* f. Bergün; *šlicéza kuórta* Engadine.
2. *katsóp* Mons, Savognin C, *katsópa* Reams C.
3. *triátsa* f. Ardez, Fetan C, Schleins C, Guarda C.
4. *škodáda* f. St. Martin-Abtei.

D. Le traîneau double.

§ 7. Là où le commerce et l'expédition des billes a pris un grand développement, comme c'est par exemple le cas dans la Gruyère et dans le Pays d'Enhaut ou dans les Grisons, on a recours à un traîneau double, soit pour amener le bois dans les scieries, soit pour l'évacuer sur les gares. Une condition essentielle de son emploi est



Fig. 13. Luge double, Villons s/Ollon (Vaud).

la possibilité de pouvoir suivre avec ces convois de bois de bonnes routes. La luge de devant est un traîneau court, tel que nous venons de le décrire plus haut. Celle de derrière est un peu plus longue et possède un banc de plus (fig. 13). Les billes reposent sur une pièce de bois mobile (*varéta* ou *viréta* du verbe «virer», Rossinière).

Le traîneau de derrière (fig. 14) est réuni à celui de devant par des chaînes ou, comme c'est le cas dans le Pays d'Enhaut et aux Ormonts, par un timon fourchu (*fór-tsęta* «fourchette»; *lödza bása* Leysin) et muni à ses deux branches de cerceaux en fer, qui unissent le timon avec les montants de la luge de derrière. Ce timon porte à son bout une boucle qui entre dans un crochet fixé au banc postérieur de la luge de devant.

Parmi les formes que nous allons citer, nous désignerons par **a** les mots qui servent à nommer le traîneau double, par **b** les appellations du traîneau de devant, par **c** celles de la luge de derrière:

- F. 1. *dúbys tūdžé* (a) «double luget»; *tūdžé dā dārd* (b); *tūdžé dā dāri* (c) Epauvillers;
dubys yivāt (a); *yivāt dā dārd* (b); *yivāt dā dāri* (c) Pleigne.
 2. *đūdžā a drobyā* (a) «luge à doubler»; *dōdzi dā dā* (b); *šnaké* m. (c) l'Etivaz.
 3. *dōdzi a bōdō* (a) «luget à billons».
 4. *kōbya* m. (a) «couple»; *bōdyé* (b), *šnaké* (c) Forclaz, les Mosses; *kōbta* f. (a) Gryon.
 5. *bōdyé* m. (a); *kōmušé'ra* f. (b); *bōdyé de dērai* Leysin.
 I. 1. *slīta dōpya* Mesocco «slitta doppia».
 R. 1. *kurtāun dāvōn* (b), *k. dāvōs* Sonvix Brigels C, «luge de devant, de derrière».
 2. *buk* (b) (all. Bock); *kurtōn* (c) Trins C.
 3. *kurtāy* (b); *katsō'p* (c) Mons, Stürvis C.
 4. *katsōpa* (b); *katsopīn* (c) Reams C, Savognin C.
 5. *kurtān* (b), *šlēza dāvōs* (c) Sarn.
 6. *slīta dāvānt* (b), *katsōt* (c) Campfer C.
 7. *triātsa dāvānt* (b); *t. dāvō* (c) Ardez.
 8. *slītra dāvāunt* (b); *s. dō* (c) Münster C.
 9. *škodāda* (b), *štrōtsa* (c) St. Martin-Abtei.



Fig. 14. Traineau de derrière, Grisons.

Dans le Valais, je n'ai nulle part pu constater l'usage du double traîneau. M. Gabud, correspondant du Glossaire des patois de la Suisse romande à Lourtier, écrit à ce sujet: «La double luge est connue dans le Val de Bagnes depuis peu. Ce mode de transport des grosses billes n'était guère connu ici avant ces dernières années. Du reste je ne connais aucun vocable patois le concernant.»

Le traîneau double est de même peu en usage dans les vallées situées au sud des Alpes, ce qui s'explique facilement par le manque de bonnes routes. Sur le versant méridional des Alpes, l'érosion a travaillé avec beaucoup plus d'intensité qu'au nord. Il en résulte que les vallées y sont plus profondes, les pentes beaucoup plus escarpées, ce qui rend difficile et coûteuse la construction de routes carrossables. C'est pourquoi les habitants de ces contrées ont recours à un moyen de débardage qui leur permet d'amener les bois de toutes dimensions là où ils peuvent être chargés sur des chars et conduits sans transbordement à destination. Il s'agit des câbles porteurs¹ ou fils mécaniques, connus dans tout le domaine des Alpes, mais dont l'emploi est d'une fréquence extraordinaire dans le canton du Tessin.

¹ B. Freuler, Die Holz- und Transportmittel im südlichen Tessin, p. 9-10.

E. Le traîneau à fumier.

§ 8. S'il s'agit de transporter de la terre ou du fumier, il est nécessaire de fixer sur le traîneau des planches ou d'y placer une caisse, afin que la matière chargée ne se perde pas durant le trajet. Comme le fumage des prés se fait surtout en hiver, beaucoup de montagnards possèdent des luges qui sont uniquement destinées à cette catégorie de transports. C'est par exemple le cas au val Bedretto (Tessin) et dans l'Engadine (fig. 15, 16).

Il est vrai que souvent l'agriculteur se contente de placer sur le traîneau une caisse en planches ou une grande corbeille. Cette caisse rectangulaire s'appelle:

báirda f. Rossinière; *bērdə* les Mosses (fig. 17); *bēda* Orsières, Châble; *grüm*¹ m.

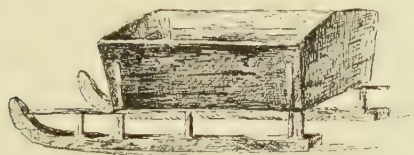


Fig. 15. *kāsa*, luge à fumier, Fontana (Bedretto).



Fig. 16. *bēna* attelée, Zuoz (Engadine).

Biasca C; *benéts* m. Bormio C; *trog* m. Somvix (all. Trog fr. «auge»). En plusieurs endroits le nom de la caisse, dont le traîneau est muni, a été donné au véhicule entier.



Fig. 17. Luge à fumier, Les Mosses (Vaud).

Les termes désignant le traîneau à fumier sont:

- F. 1. *yúdzə a fəmé* «luge à fumier» Grandvillard; *džədzə ä fəmə* Orvin; *yüät ä fmür* Pleigne; *yüät a fəmə* Epauvillers; *ywat ä fmürə* St. Braix; *lüəzə a fəmi* Nax; *lúdžə a fəmé* Chenit C; *ðədz' a fəmé* Leysin.
2. *loáidžə a bēda* «luge à banne» Chamoson; *loize a bēna* St. Luc C.
3. *bēda* f. Châble, Vernamiège C; *bēna* f. Savièze.

¹ cf. Monti: *grum* «corba grande da trasportar concime o arnesi rusticali sulla slitta» (Blenio). Le nom du tas de fumier contenu dans la corbeille se serait-il appliqué à celle-ci? comp. l'it. *grumo*; Grøden: *grum* «tas» Gartner, Gredner Mundart.

4. *ludz' a panáire* «luge à panaire»¹ Chailly C; *gəvat a pänier* Vieques C, fr. panier.
5. *bərsč et brəšč* m. Forclaz, Ormonts-dessus.
6. *trēnat* m. Pinsee C.
- I. 1. *bēna* f. Poschiavo; *bēna da rūš*² Airolo.
2. *šlita kul bənčs* Bormio C.
3. *kāsa* f. «caisse» Fontana (fig. 15).
- R. 1. *bēna*³ f. Disentis, Ilanz, Sarn, Engadine, Münster C; *bēna da grāša* Bergün.
2. *šliūza kun trög* Somvix (all. Trog «auge»).
3. *slēza kun gurvčt* Feldis.
4. *liēza ko la tššta* St. Martin-Abtei.

čavatsšls s'appellent les planches postérieure et antérieure de la caisse à fumier (Ardez, écrit: *chavazzals*).



Fig. 18. *tsarčta a fəmi*, Comballaz (Vaud).

A côté de cette luge à fumier, l'on se sert dans le Pays d'Enhaut d'un plus grand traîneau pour attelage qui permet le transport de quantités plus considérables. Il se compose d'une luge courte à laquelle se joint un arrière-train monté sur deux roues (fig. 18). Les noms usités sont *tsarčta a fəmi* «charrette à fumier», *bərsč* ou *byčrda*.

F. La luge de sport.

§ 9. Le sport de la luge a été longtemps le privilège de la jeunesse et les gamins ont preuve de beaucoup d'ingéniosité dans la fabrication d'appareils propres à leur procurer le plaisir des glissades. Une planche et deux crochets de fers, tels que les maçons s'en servent pour lier leurs échafaudages, suffisent à la construction d'un traîneau primitif. Toutefois, pour jouir à fond du plaisir des glissades, chaque enfant désire posséder une luge bien construite.

Depuis que, grâce à l'exemple donné surtout par les Anglais et les Américains, le sport de la luge est devenu l'un des sports favoris de l'hiver, même pour les grandes personnes, la technique a cherché à perfectionner le traîneau. Sa fabrication constitue aujourd'hui une industrie dont les efforts tendent, par la variation de la forme et l'emploi de différents moyens, à en augmenter la vitesse et la sûreté tout en en facilitant le maniement.

La luge de sport primitive, le «ferron» de la Suisse romande, se compose de deux courts patins de bois plein, sur lesquels est vissée une planche, parfois un peu cintrée, qui tient lieu de siège. «Le ferrage, généralement plat, est de largeur très variable et porte à chaque extrémité des lugeons une paire d'anneaux d'attelage qui sur le verglas

¹ *panáire* f. «chacune des deux planches mobiles, placées sur les bords d'un char, et formant caisse avec la planche du fond pour recevoir le fumier». (Odin.)

² *rūš* signifie fumier, engrais, cf. *rūs* «spazzatura, concio» milan. *rūd* et *rūf*, com. *rūd*. Pour l'étymologie voir M. Salvioni, BSSvJt. 17, p. 145.

³ *bēna* désigne quelquefois aussi un petit char à deux roues muni d'une caisse à fumier: Lumbrein C. Lugnez C.

caloteux de nos pistes villageoises mêlaient leur joyeux carillon aux rires des lugeurs». ¹ Mais ce traîneau ne permet pas de se luger à deux; c'est pourquoi il a été supplanté par la luge à claire voie, appelée luge de Davos dans la langue de sport.

Sur les pistes de nos stations hivernales nous rencontrons les traîneaux de sport suivants: la *Canadienne*, le *Skeleton*, le *Bobsleigh*.

La *Canadienne* est une luge allongée et basse, avec les côtés pleins et lisses, c'est un véritable traîneau de course.

Le *Skeleton* est plus lourd que la luge précédente. Les côtés de bois pleins ont été supprimés; il ne subsiste du patin que le ferrage. Les patins et les traverses longitudinales du siège sont faits d'une seule pièce d'acier roulé. Le siège rembourré est fixé très en arrière de la luge.

Le *Bobsleigh* (couramment dénommé «bob») est d'importation américaine. Il est composé d'un châssis rembourré d'environ 3 m de long, supporté par deux luges, dont la première, montée sur pivot et munie d'un système de cordes et de poulies, sert à diriger le bob lancé. Le poids de l'engin, de 100—150 kg, ajouté à celui des 4—6 équipiers, a nécessité l'emploi d'un frein. Celui-ci, dit à râteau ou à scie, se trouve à l'arrière du traîneau et est manœuvré par le dernier équipier.



Fig. 19. Luge d'enfant en planches et luge attelée; phot. de Chr. Meisser.

Les différentes formes de luge de sport se voient non seulement dans toutes les stations hivernales de nos Alpes, mais aussi sur les pistes où se divertit la jeunesse de nos villes. Toutefois comme leur introduction est relativement récente et qu'elles représentent plutôt un article de luxe, elles ont conservé leur nom étranger. Les patois ne possèdent d'appellations que pour la luge d'enfant. Ce sont les termes suivants:

- F. 1. «luge»: *lūdzo* f. Pailly, Chavannes s/Moudon; *lōdz* Val de Travers C; *tōdzo* Montreux; *lāuda* les Mosses; *ōpōdzo* Champéry; *dādzo* Troistorrents; *lūdze* Savièze; *rluide* Isérables C; *lu*, *lue*, *gliu* f. (Beauquier); *lleu* Fourgs (Tisot); *lū* Côte aux Fées C.
2. «lugette»: *ludzēta* Le Chenit C; *yūdžēta* Charmey, Grandvillard; *dōdžēta* Rossinière; *tōdžēta* Villars, Gryon; *lodžet* f. Dombresson C; *lodētā* f. Chaux du

¹ Attinger, *Les sports d'hiver en Suisse*.

Milieu C; *ludztá* f. Noiraigue C; *lædzta* f. La Brévine; *dædzéta* Orvin; *lüzéta* Nax; *laidzéta* Sembrancher, Châble; *luaidzéta* Orsières; *tezéta* Pinsec C; *lyizéta* Evolène (M. Jeanjaquet); *yüät* f. *pätéta* *yüät* Epauvillers, Pleigne; *üat* St. Braix, Pommerats C; *lyoti* Cerneux-Péquignot C; *luate* Mandeure, près Belfort (Vautherin, Gloss. du patois de Châtenois); *liot* f. Damprichard (Grammont, Le patois de la Franche-Montagne), *liotte* Montbéliard (Contejean, Gloss. du patois de Montbéliard).

3. «lugeon» *twædzõ* Salvan C; *luaidzõ* Lourtier C; *tuaydzõ* (Courthion, Scènes valaisanes).
4. *bazan* m. traîneau non ferré (Bridel); *bazêgə* fr. prov. Veytaux; *bazā* Blonay (Odin).
5. *feraye* f. luge avec patins en fer, Leysin; *ferron* m. (Bridel, Const. et Dés., Genève); *farā* f. «ferrée» f. Savoie (Const. et Dés.); *ferreau* Valais (Wißler, Das schweiz. Volksfranzösisch, p. 95).
6. *beudje* f. (Pierrehumbert Le parler de chez nous). D'après M. Gauchat (Patois du Val de Ruz), ce mot n'est en usage que dans le français provincial; *butš* Belmont (Hornig, ZRPh. 33, p. 390).
7. *evätvrtä* f. (**kvaltrétä*) Alex (Savoie, Const. et Dés.).
8. *lká* f. Thônes, Alex (Savoie, Const. et Dés.).
9. *lerdzé* Damprichard (Grammont).
10. *glisse* f. fr. prov. (Grangier, Gloss. fribourgeois, Péter: Corrigé de la nouvelle Cacologie, Bonhôte: Gloss. neuchâtelois, Beauquier).
11. *viate* f. Porrentruy (Wißler, op. cit.)¹

Quant à la construction de la luge d'enfants, l'on peut distinguer deux types différents. Les unes sont confectionnées en planches (a) (fig. 19), les autres, d'introduction plus récente, sont faites à claire-voie (b).² En plusieurs endroits la distinction se fait aussi dans la dénomination :

F. a) <i>ylzüt</i> f.	b) <i>šäperí</i> ³ f. Plagne.
<i>üat</i> f.	<i>yüdžé</i> m. Pommerats C.
<i>ðədzéta</i> f.	<i>gaitséta</i> f. Rossinière.
<i>bažāna</i> f.	<i>gaitséta</i> f. Flendruz C.
<i>kalüdzõ</i> m. Vuillens C, fr. pop. calugeon.	<i>gaitséta</i> Leysin.
<i>dædzə a kyü.</i>	
<i>bətsõ</i> m.	<i>bākéta</i> f. Forelaz.
<i>ludžet' a fō.</i>	<i>budžet' a batō</i> Chailly C.
<i>bākál</i> m.	<i>tüdzə</i> Noville C.
<i>sənāku</i> m.	<i>tüdzə</i> Middel C.
<i>tavāse</i> f.	<i>lūaidzéta</i> Chamoson.

¹ M. Wißler, op. cit., mentionne encore *carbole* s. f. «traîneau d'enfant» (Fribourg).

² Les dialectes de la Suisse allemande aussi distinguent nettement dans leur nomenclature le traîneau en planches de celui à claire-voie. Le traîneau à planches porte les noms suivants: *Hockschlitten*, *Höckerli*, *Hobel*, *Füdlischlitten*, *Arschschlitten*, *Muelle*, *Murren*, *Keliler*, *Chrucklischlitten*, *Tellerschlitten*, *Stuelschlitten*, *Chrutsch*, *Grutsch*, *Tobel*. Le traîneau à claire-voie s'appelle: *Daroser*, *Geiß*, *Hornli* ou *Horeli*, *Handschl*, *Bockschl.*, *Bennler*, *Gitzischl.*, *Geiß*, *Gensel*, *Gibe*, *Gensch*, *Chueche*.

³ Cette appellation fort accidentelle est le nom de lieu «Champéry», station hivernale, où le sport de la luge joue un rôle important; comp. «*Daroser*» dans la Suisse allemande pour le traîneau à claire-voie.

I. A côté du terme générique *slīta*, j'ai relevé comme appellations du traîneau d'enfant:

1. a) *slitīna* f. Airolo; *slitīn* m. Borgonovo C, Sondrio C, Bormio C; *slitīn da fiæy* Biasca C «tr. d'enfant» plur. de *fiæl* «enfant».
- b) *zlitēl* m. (a); *zlitēla* f. (b) Mesocco.
2. *škafōn* m. (a); *slit* f. (b) Poschiavo.
3. *sklëndzulāt* m. Poschiavo.
4. *barōz* (Pellandini, Gloss. d'Arbedo, BSSvIt. 17 p. 83).
5. *mússa* f. Belluno C (traîneau non ferré).
6. *frión* m. Belluno C. (traîneau ferré); *feriōn* Feltre C.
7. *tšéya* (< **clita*) «piccola slitta», Castellinaldo (comp. Toppino, AGJt. 16, p. 520).

R. Sur le domaine rétoroman de même le terme générique sert à désigner le petit traîneau, surtout celui à claire-voie. Souvent, c'est un diminutif:

1. *šliēzēta* f. Ponte, Brail; *youzlēta* Ardez, *yōuzla* Münster C, Cierfs C.
2. *šlizēt*, *šlizīna* Bergün, Andeer C.
3. *slit* m. Trins C; *slittina* Campfèr C; *zlitōt* Tuenno.
4. *rāisger* Rhäzüns C.

Le traîneau construit de planches porte les noms suivants:

1. *skarsq'la* f. Disentis, Truns, Ilanz, Brigels C, Trins C; *skasq'la* Mons, Salux C; *skursalēt* m. Disentis, Lumbrein C; *skursalētχ* Surrhein C; *skursól* Außer Ferrera C.
2. *šluzq'la* f. Bergün; *šluzēta* Ladir C.
3. *palētχ* m. Disentis.
4. *ósāl* Guarda C; *ossla* (Pallioppi).
5. *crutscha* (Pallioppi).
6. *kuk* Bergün C (traîneau de construction très primitive).
7. *lame* f. pl. «traîneau d'enfants» Fassa, fr. «lames»¹ = patins.
8. *liēza da ráitē*² St. Martin-Abtei.

G. Le traîneau de course.

§ 10. Le traîneau de course constitue pour beaucoup de vallées le seul moyen de communication pendant l'hiver. Le montagnard qui ne s'absente que rarement, se contente à la rigueur d'arranger une luge d'attelage pouvant servir au transport de personnes. Mais les gens obligés par leur profession de voyager, comme c'est le cas des médecins, des marchands ou des fonctionnaires, possèdent des traîneaux réservés exclusivement à leurs fréquentes courses. En général ces traîneaux sont munis de forts patins ferrés, sur lesquels repose une caisse de voiture contenant tout ce qui est nécessaire pour préserver le voyageur du froid et de la neige (fig. 20). Cette voiture sans roue est aussi bien connue dans les villes, où les carrossiers les tiennent à la disposition des amateurs de parties de traîneaux. Le traîneau de course est la seule variété de ces véhicules qui figure dans nos musées, la seule aussi dont se soient occupés les

¹ Les patins servent à désigner toute la luge.

² *ráitē* = all. reiten, all. suisse *ritē* «aller à cheval», mais aussi «aller en voiture, en char, en traîneau»; cf. Schw. Id. 6, p. 1664.

arts décoratifs. Mais il paraît n'avoir joué qu'un petit rôle dans la vie linguistique de nos pays. Relevons aussi le fait que dans le français littéraire on entend par «traîneau» surtout le traîneau de course.

Appellations:

- F. 1. *trənō'* m. Chavannes s/Moudon, Semsales, Plagne, Orvin, Sassel C, Noville C; *trīnō* m. Epauvillers, Pleigne, Pommerats C; *trənō' dē kō'sa* «tr. de course» Pailly.
2. *kukyetə* f. «coquille» La Brévine C.
3. *kysō* m. «caisson» Le Chenit C; *ludz a kēsō* Chailly C.
4. *əɔdz' a krəbədē* «luge à corbeille» Leysin. Le Valais a le type «luge»: *lu-aidzə* Ardon, Conthey; *yáidzə de kúrsə* «luge de course» Orsières.
- I. 1. *šlita da pōsta, da viádžə* «tr. de poste, de voyage» Airolo; *šlita dēla pōst* Bruzella; *šlita dal sits* Mesocco (all. Sitz).



Fig. 20. Traîneau de poste; Leysin (Vaud).

2. *áraslita* f. Bondo C; *araslita* Borgonovo C.
3. *trenò* m. (Ponza, Vocab. piemont.-ital.; Zalli Diz. piem., it., lat., e français, St. Albino).
- R. 1. *šlětra* f. Disentis, Ilanz; *šlita* Engadine; *šlitra* Ardez. Comme dans les patois de la Suisse romande on a eu recours au terme français pour désigner le traîneau de course, de même les idiomes rétoromans ont donné à la plus élégante de leurs luges le nom emprunté à l'allemand. Comme dénominations plus ou moins accidentelles j'ai relevé:
2. *šlětra de pōsta* Disentis; *šlita da pōsta* Bergün, Scafs; *šlita da sets* Campfer C; *šlitra da ruōta* «tr. de route» Fetan C.
3. *šěza* f. Trins C.

Un traîneau particulier aux vallées grisonnes qui sert au transport de personnes, est le *pōkslit* (all. Bockschlitten) de l'Engadine, connu aussi dans le Val Bregaglia: *araslita* Borgonovo C; *araslita* Bondo C. Une planche longitudinale et élevée sert de siège aux voyageurs qui sont assis à califourchon et qui posent les pieds sur deux lattes ou planchettes parallèles aux patins du traîneau. Le siège, sur lequel 2 ou 3 personnes peuvent prendre place, se termine à ses deux bouts par une planche verticale offrant quelque appui au voyageur. Une construction différente de ce véhicule permet de trans-

porter un plus grand nombre de voyageurs. Les bancs sont disposés de manière que les personnes puissent s'asseoir dos contre dos les pieds sur les patins (fig. 21, 22).¹

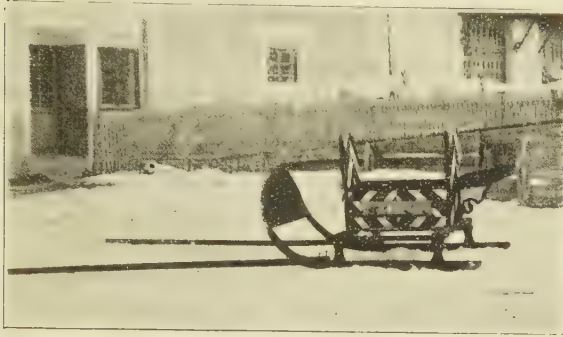


Fig. 21. «Bockschlitten»; Ponte (Engadine).

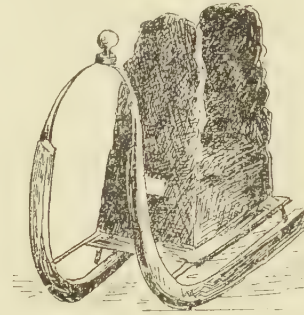


Fig. 22. «Bockschlitten» (Engadine).

H. Le traîneau à pierres.

§ 11. Pour le transport de matériaux de construction, on se sert de traîneaux bas à patins très forts, sur lesquels sont clouées quelques planches épaisses qui forment le lit destiné à porter la charge.

Voici les expressions en usage:

- F. 1. *treñi* m. Champéry, Liddes (M. Jeanjaquet); *trēnaŕ* m. St. Luc C; *trēñat* Pinsec C.
 2. *běšə* f. Liddes (M. Jeanjaquet).
 3. *ŕrsa* f. Finhaut C; *orsə* m. (Const. et Dés.).
 4. *grēpa* (Ravanat, Dict. du patois des environs de Grenoble); *grepo* f. (Mistral).
 5. *lūŕy* Limone.
 I. 1. *bēna mātə* Airolo.
 2. *štrüzōn* Mesocco; *štrōza* Græden.
 R. 1. *tartūn* m. Disentis, Surrhein C.
 2. *šlōza da krāpa*² Sarn.

I. Le triangle ou chasse-neige.

§ 12. Quand, en hiver, la neige encombre les routes et les chemins, menaçant ainsi d'interrompre la circulation, on a recours au chasse-neige pour les tenir ouverts au trafic. Cet appareil se compose de deux fortes planches formant ensemble un angle aigu et reliées par une ou plusieurs traverses. Un crochet, adapté au sommet de l'angle, permet d'atteler au triangle des bêtes de trait. Pour forcer le véhicule à s'enfoncer dans la neige, on le charge de pierres. Son introduction étant relativement récente, vu qu'elle dépend de la présence de routes carrossables, les patois galloromans ont adopté la désignation française «triangle». Toutefois l'on rencontre ici et là des termes locaux tels que:

1. *šasə mariə* Sassel C, fr. chasse-Marie.³
 2. *tserŕi u dyábðø* «charrue au diable» Leysin.
 3. *ramaša-naï* m. fr. «ramasse-neige» Flendruz C.

¹ Ce véhicule original tend aussi à disparaître. C'est pourquoi l'on saura gré aux organisateurs du Musée de l'Engadine à St. Moritz d'avoir réuni une collection de ces traîneaux.

² **krapp* «pierre», cf. REW. 4759.

³ Terme vieilli. Il s'agit évidemment d'une expression locale avec quelque pointe ironique.

4. *mezé* m. Vicques C (vieilli).
 5. *vé* m. Semsales, Gruyères C.
 6. *truk de pista* St. Luc C (all. suisse *drucke, trucke* = boîte, bahut).
- I. 1. *mākina dāla nēf* Airolo; *mākina dra nœuv* Olivone C «macchina dalla neve».
2. *kāla* f. Dalpe C, Taverne C; *kalīy* m. Bruzella.
 3. *zlitōy* m. Mesocco; *šlitūy* Borgonovo C, Sondrio C, Bormio C.
 4. *strüza* f. Mte Ossolano C (près de Domodossola).
- R. 1. *bānšlit* m. Brail, Scafs, Mons, Obervaz, 'Truus; *bānšlitra* f. Soinvix (all. «Balnschlitten»).
2. *yquzlīn* Ardez.
 3. *qāiy* Ardez.
 4. *kyaun* Münster C, fr. «chien».¹
 5. *kudria da la nēf* Gröden; *kadria dla nēi* St. Martin-Abtei.



Fig. 23. Traîneaux divers sur une place de Zuoz (Engadine).

Lors des grandes neiges, le triangle est remplacé dans la Haute-Engadine par un traîneau d'une construction spéciale, destiné non à écarter, mais à fouler la neige sur les routes. Ce traîneau se compose de 4—6 patins très larges, disposés à de courts intervalles les uns des autres. Sur la neige qui n'a pas été écrasée passent les patins d'un deuxième traîneau accroché au premier. Le nom de ce véhicule qui offre le grand avantage de créer des voies favorables aux courses de traîneau est *bānšlit* ou *šlitān*.

III. Les parties du traîneau.

A. Les patins.

§ 13. Les patins du traîneau destinés à glisser sur le sol sont ordinairement en bois. Les charrons les confectionnent de préférence en bois d'érable ou de frêne. Le dessous du patin est large et muni dans les grandes luges, d'une semelle en bois, afin que le patin proprement dit ne s'use pas trop vite. Les patins des luges de sport sont ferrés, ce qui augmente la vitesse. La partie de devant du patin est plus ou moins arquée afin qu'il ne s'enfonce pas dans la neige.

Les patins portent les noms suivants:

- F. 1. «lugeons» *lūdžō* m. Pailly, Chavannes s/Moudon, Lovatens, Semsales, Sassel C; *lūdžō* Le Chenit C; *tdžō* Montreux; *dqdzō'* l'Etivaz, les Mosses; *lqđō*

¹ Pour les applications techniques de «chien», voir Sainéan, BhZRP. 10, p. 21.

Forclaz; *ðədzō* Leysin, Rossinière, Champéry; *tədzō* Villars s/Ollon, Gryon; *yədzō* Vérossaz C; *ðədzō* et *lədzō* Troistorrents; *lwēdzō* Trient C; *rloqyđō* Isérables C; *loiáídzō* Sembrancher; *loiáídzō* Châble; *luáídzō* Lourtier C; *luáídzō* Chamoson, Ardon, Conthey; *lúídzō* Savièze; *luizō* Vernamiège C; *təzōy* Pinsec C; *lúizō* Nax; *lodzō* Noiraigue C, la Brévine C; *ludžín* Cerneux-Péquignot C; *lezon* Savoie (Const. et Dés.)

2. *yō* m. Epauvillers, St. Braix, Vermes C; *liuⁿ* m. Damprichard (Grammont).
3. *yədzé* m. «luget» Plagne; *džédžé* Orvin.
4. *yivātō* m. Pleigne, Mettenberg C.
5. *šáulē* f. pl. Château d'Oex.
6. *kyérbe* f. pl. Champéry.
7. *féré* m. pl. Salvan C; *foruíre* f. pl. Lens C.
8. *sókē* f. pl. Evolène C.

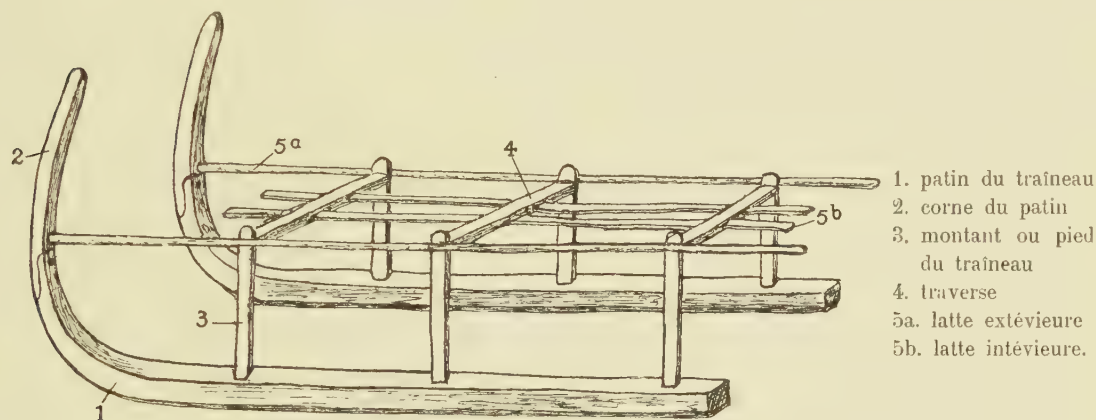


Fig. 24. Les parties du traîneau.

Autres termes gallo-romans:

1. *hlitq* m. Belmont (Horning, ZRPh. 33, p. 403).
2. *tšasq* m. La Baroche.
3. *bēde* f. pl. (*bē'da* f. sg.) Vogland, fr. bandes.
4. *liyún* m. Coazze, Meana, Gravere; *tivyóy* Venaus; *ləvyúy* Mocchie; *lidžúy* Ceres; *liydzúy* Forno; *liyúy* Usseglio.
- I. 1. *kōt* m. Mesocco, St. Bernardino, Olivone C; *tχæt* m. pl. Airolo, Fontana.
2. *gavéχ* m. pl. Bignasco, Bruzella.
3. *bázi* f. pl. Bruzella, it. «base».
4. *sklëndzil* m. Poschiavo.
5. *šlansin* m. Borgonovo C; *slansil* Bondo C.
6. *muntán* m. Broglio fr. «montant».
7. *lældzil* m. Bormio C.
8. *džónta* f. Val Camonica C.
9. *krát dra slíta* Biasca C.
10. *sēla* f. Tuenno.
11. *mussái* m. pl. Belluno C.

- R. 1. *sluzél* m. Disentis, Somvix, Brigels C, Lumbrein C; *sluzét* m. Feldis, Bergün, Andeer C; *sludét* Mons, Savognin C; *sluzit* Ponte, Scans; *sludit* Campfèr C; *skluzit* Obervaz; *snudit* Zuoz C; *lizulè'ri* Sulzberg; *zleuzolè'ri* Malè; *zliyzolèri* Rabbi (Battisti, Zur Sulzberger Mundart).
 2. *stxavit* m. Ardez, Schleins C, Fetan C, Münster C.
 3. *kôrbas* f. pl. Alvaneu C.

B. Les bouts relevés des patins.

§ 14. L'extrémité recourbée du patin a une désignation spéciale, surtout pour les luges à bras; car en général il s'agit d'une pièce à part, ajoutée au patin au moyen de cercles ou de boulons et faite d'un bois spécial qui ne produit pas facilement d'échardes, p. ex. de bouleau ou de sorbier:

- F. 1. *kôrne* f. pl. «cornes»; *kôrna* Veytaux, Pailly, Villars s/Ollon, Sembrancher, Isérables, Plagne, Vogland; *kôrñ* Pral; *kuônə* f. pl. Epauvillers; *ekóorn* f. pl. Vicques C; *kuôn* Belmont (Hornig, ZRPh. 33, p. 403); *kôn* f. La Baroche; *kôrñpa* f. Chamoson, Vex C.
 2. *bē* m. pl. «becs» Leysin, Lourtier C; *bē* m. pl. les Mosses, Champéry; *bēk* m. pl. Sampeyre.
 3. *kôrba* m. fr. «courbe» Chailly C, Vérossaz C, Salvan C; *kuô'rbe* m. pl. Charmey; *kôrbire* f. fr. «courbure» Flendruz C.
 4. *brä* m. pl. fr. «bras» Pleigne, Mettenberg C; *brī* m. pl. Châble, Nax, Trient C; *brē* Pinsec C, Vernamiège C; *brēse* f. pl. Evolène C.
 5. *pôtsō* m. frv. «pochon» Grandvillard, Lessoc, Rossinière.
 6. *mānise* f. pl. Forclaz.
 7. *krō'se* f. pl. fr. «crosse» Vérossaz C.
 8. *bānə* m. pl. St. Braix; *bün dā ludzō* Le Chenit C.
 9. *mēdzə* m. pl. fr. «manches» Epauvillers.
 I. 1. *ā'ut dū tẏxt* Airolo.
 2. *ketadūra* f. Olivone C.
 3. *krat dra slita* Biasca C.
 4. *körn* Poschiavo, Bondo C.
 5. *śima del kōt* fr. «cime du patin» Mesocco.
 6. *testi* (Malaspina) fr. «têtes».
 R. 1. *kats* m. Disentis, Somvix, Truns C, Lugnez C; *tẏats* Medels C.
 2. *kôrns* m. pl. fr. «cornes» Bergün, Sarn, Reams C; *kô'rna*, *kô'rnəs* f. Scans, Brail, Campfèr C; *tyjern corns* Brigels C, Sagens C; *kornérəs* f. pl. Münster C.
 3. *māzla māzłəs* f. Ardez, Guarda C.
 4. *alvāda* f. Mons, Andeer C.

C. Les montants du traîneau.

§ 15. Le dessus du traîneau, à l'exception du traîneau à pierres, repose sur des montants de 30—40 cm qui sont enchâssés dans des mortaises pratiquées dans les patins. Deux montants correspondants forment avec la traverse qui les relie un banc. Le nombre des bancs varie de 2—4 suivant la grandeur de la luge:

- F. 1. *mõtâ* m. fr. «montant» Pailly; *mõtê* Villars s/O Ollon, Evolène C; *mõtêy* Pleigne.
 2. *tsâba* f. fr. «jambe» Charmey, Grandvillard, Rossinière, Gryon, Nax, Savièze, Chamoson; *tšêba* Vicques C, Mettenberg C; *tšambə* f. Pral, Entraque; *tšambîte* f. pl. Vernate.
 3. *pyô'ta* f. frv. «piaute» Veytaux, les Mosses, Forclaz; *pyûta* Leysin, Noville C.
 4. *etšäs* f. fr. «échasse» Plagne; *etšäsə* f. pl. Epauvillers, St. Braix; *ekäsə* f. pl. Orvin, Noiraigue C; *ekafə* f. pl. Le Chenit C, Chailly C, Vollèges C; *ekâfa* f. Sembrancher Châble, Lourtier C; *kâfu* f. Orsières, Praz de Fort; *tsâsa* f. Limone.
 5. *pəkô'* m. Champéry; *pəkýé* m. pl. Troistorrents; *petyæ* Vérossaz C, Salvan C.
 6. *kəlonêta* f. fr. «colonnnette» Vissoye, Lens C, Pinsec C.
 7. *pî* m. fr. «pied» Belmont.
 8. *listâl* Crissolo.
 9. *brôtšə* f. Sampeyre.
 I. 1. *măstx* m. pl. Airolo, Fontana, Bignasco.
 2. *kavîtx* m. pl. Bignasco; *kavîš* m. pl. Bruzella, Biasca C; *kavidža* f. Olivone C; *kavîša* f. Mesocco.
 3. *fus* m. pl. Mesocco.
 4. *pikôî* m. pl. Borgonovo C; *pikôl* m. Olivone¹; *pekoi* Belluno C.
 5. *brokôy* m. Poschiavo.
 6. *piantón* (Malaspina).
 R. 1. *pə*, *péis* m. pl. fr. «pied» Disentis, Ilanz, Feldis, Scanfs; *pəks* Bergün.
 2. *pikwê't* m. Ardez, Schleins C, Fetan C; *pikwîn* m. Obervaz.
 3. *măstxəl* m. Münster C, Cierfs C.
 4. *sosteñs* m. pl. Campfêr C.
 5. *plóits* m. pl. Cierfs C, même sens que *pikol* à Olivone (voir plus haut).

D. Les traverses du traineau.

§ 16. Les traverses relient les montants et forment avec les lattes, qui viennent se fixer sur elles, le lit destiné à recevoir la charge:

- F. 1. *bă* m. fr. «banc» Semsales, Rossinière, Forclaz, Leysin, Gryon, Orsières, Chamoson, Lourtier C, Isérables, Savièze; *bă* Epauvillers; *bayk* Pral.
 2. *bătsé* m. Charmey; *bêtsá* m. Epauvillers, Pommerats C.
 3. *travé'sa* f. fr. «traverse» Pailly, Chavannes s/M., Lovatens, Champéry; *travérse* Lens C, Evolène C; *trəvê'ə* m. pl. Pleigne, Mettenberg C; *trawă'sə* St. Braix; *trəvyə* Belmont; *travərsine* f. pl. Crissolo.
 4. *p'tümě'* m. fr. «plumet» Grandvillard, Bulle; *pyəmá* m. Plagne; *pyəmá* Vicques C, Vermes C; *pđumašú* m. Lessoc, Château d'Oex C; *pyumašü* Flendruz C; *pümadól* Entraque; *pimasil* Sampeyre, Vernante.
 5. *kušiy* m. fr. «coussin» Vissoye; *kušëy* Pinsec C.
 6. *səlat* La Baroche.
 I. 1. *travě'rsi* m. pl. fr. «traverses» Fontana, Broglio, Bondo C; *travéi* m. pl. Bruzella; *traverts* Mesocco; *travərsân* m. Olivone C.

¹ On appelle ainsi les supports placés entre les montants proprement dits afin de mieux consolider le dessus du traineau.

2. *plümáts* m. pl. Borgonovo C.
3. *sęst* m. pl. Poschiavo.
- R. 1. *sápya* f. Disentis, Somvix, Truns; *sę'txa* Ilanz.
2. *traversas* f. pl. fr. «traverses» Sagens C; *travęrts* Trins C; *traviars* Brail, Lenz C, Alvaneu C.
3. *ruę'sts* m. pl. Bergün; *ruę'stxs* Ardez; *ruoschs* Schleins C; *rustgs* Lumbrein C, Andeer C; *rosts* Salux C, Savognin C; *ru'sts* Obervaz, Feldis.
4. *plümáts* m. Scans, Brail.
5. *sęts* Ardez, Guarda C, Münster C.
6. *sias* Trins; *tęs* Gröden, St. Martin-Abtei.
7. *rętas* f. pl. Andeer C, Lohn C.
8. *dyűf* m. Sarn; *yuf* Münster C.
9. *sęmtxęlas* f. pl. Ladir C, Riein C.
10. *savdyęla* Brigels C.

E. Les lattes du traîneau.

§ 17. Le dessus des luges dont le montagnard fait usage, se compose de lattes. Les lattes extérieures, le plus souvent rondes, sont reliées aux traverses au moyen de cordons en osier ou de lames en fer et pénètrent d'un bout dans les cornes de patins, ce qui donne plus de fermeté au dessus du traîneau. Les lattes intérieures, plus courtes que les premières, traversent les bancs. En certains endroits l'on fait une distinction dans la dénomination des lattes extérieures (a) et intérieures (b):

- F. 1. *bráká* m. fr. «brancard» Pailly, Epauvillers; *brákyę* (a) *tsavęta* *dá brákyę* (b) fr. «chevilles des brancards» Le Chenit C; *brankę* Chailly C.
2. *lăt* f. fr. «latte» Pleigne; *lăt* (b) Plagne; *oátę* Savięze.
3. *rōda* f. fr. «ronde» Plagne (b).
4. *pęrtsę* f. fr. «perche» Remaufens, Orvin; *pęartch* (b) Vicques C; *pęrtsęta* (a) f. pl. fr. «perchettes» Charmey.
5. *palę'tę* (b) Charmey, Grandvillard.
6. *palątsę'tę* (a) Grandvillard; *palątsę'tę ryűde* (a) Rossinięre «p. rondes»; *palątsę'tę pđáte* (b) Rossinięre «p. plattes».
7. *tųpđe* (a) f. pl. Leysin; *trąpyę* (b) les Mosses, Forclaz; *trąptę* Villars s/Ollon; *tę'pte* Ardon; *trępę* Vérossaz C.
8. *ępartsđ* (b) Leysin.
9. *tđ'de* f. pl. Gryon.
10. *avwűđđ* f. fr. «aiguille»; *avűđđ* Troistorrents.
11. *bęrosđ* m. Middel C.
12. *šarnűę* (a) m. pl. Sembrancher; *sarűę* Orsięres; *sargnięu* Vollęges C.
13. *pđątsę* f. pl. Isérables C, fr. «planches».
14. *batđ* m. pl. fr. «bâtons»; *badonet* Pinsec C.
15. *bagęte* f. pl. fr. «baguettes» Vissoye.
16. *kįpf* Vermes C; *kępf* (a) Vicques C.
- I. 1. *lątra* (a) f. *lątri* pl.; *latrin* (b) Airolo.
2. *lįstęn* *d'űs* Mesocco (b); *lįxt* Bignasco.
3. *pę'nduli* (a) m. pl. Poschiavo.

4. *stêli* (b) Poschiavo.
5. *têla* f. Borgonovo C.
6. *tandeila* f. Borgonovo C.
7. *guida* (a) f. Bondo C.
8. *antenla* f. Bondo C.
9. *aš* (b) f. Bondo C.
10. *špádola* f. Bormio C.
11. *slongañ* m. pl. Biasca C.
12. *bakē'ta bakē'ten* f. pl. fr. «baguettes» Mesocco.
13. *šprānga šprāngen* f. pl. Mesocco (b).
14. *rédža* f., *retš* pl. (a) Olivone.
15. *spali* (Malaspina).
- R. 1. *lātəs* f. pl. Mons; *lêtrəs* (a) Bergün.
2. *lístəs* f. pl. Ponte; *léstəs* Alvaneu C; *téstəs* Brigels C, Sagens C.
3. *fišts* m. pl. Mons, Andeer C; *fešts* Rhäzüns C; *fišta* Ilanz; *fešta* (b) Disentis, Somvix, Truns.



Fig. 25. Grande luge avec semelles en bois; Bergün (Grisons).

4. *téiləs* (a) f. pl. Mons, Stürvis C, Savognin-C.
5. *kurvía*, *kurviəs* (a) Ilanz, Brigels C; *kürvē'yəs* (a) f. pl. Disentis, Medels C, Ilanz, Surrhein C, Lumbrein C; *kurvédys* Oberkastels C.
6. *špāpəs* (b) f. pl. Ardez; *spēndyəs* Scafs, Brail, Campfèr C; *spāngas* Andeer C, Guarda C.
7. *lantšits* (a) m. pl. Ardez; *anschits* Schleins C.
8. *pās* (b) m. Ardez.
9. *kovertəs* (a) f. pl. Zuoz C; *kuvertəs* fr. «couvertes» Trins C.
10. *klavítəs* (b) f. pl. Münster C; *claveglias* Lenz C.
11. *guotəs* (a) f. pl. Münster C; *uétəs* Cierfs C.
12. *téptəs* f. pl. Sarn, Lenz C; *téinkləs* Obervaz.¹
13. *álas* f. pl. fr. «ailes» Dalin C.
14. *baštoys* m. p. fr. «bâtons», Bergün.

¹ *téygla* f. Bergün, *tengla* Latsch, s'appelle la tringle de fer à laquelle se fixe le crochet de la limonière des traîneaux d'attelage.

Dans le Surselva on distingue entre les petits bâtons ronds qui forment le dessus du traîneau et les lattes qui sont de petites planches rabotées. Les bâtons s'appellent *fîšts*, *fêsta* (Truns, Somvix, Disentis) tandis que les lattes se nomment *spâdäs*.

F. Les fers adaptés aux patins.

§ 18. Pour donner plus de résistance aux patins et pour les faire mieux glisser, on les munit de lames de fer. Toutefois ce n'est le cas que pour les traîneaux d'attelage et les luges de sport. Cette semelle du patin porte les noms suivants:

1. *fē* Ormonts; *fer* Mesocco; *fîars* Ilanz, Disentis fr. «fer».
2. *láma* Poschiavo, Bondo C, Engadine; *loma* Mons, Bergün, Stürvis C (en fer) fr. «lame».
3. *ašinäs* f. pl. Ardez, Lavin C, Schleins C, Fetan; *šina šinäs* Münster C.
4. *sóläs fîar* f. pl. Somvix; *souls* m. pl. Reams C, Savognin C [semelles en bois] (fig. 25).
5. *tsóuse* f. pl. fr. «chaussures» St. Luc C.

G. La limonière.

§ 19. Les luges auxquelles le montagnard attelle une bête de trait, sont munies d'une limonière, dont les branches sont indépendantes l'une de l'autre. Ces perches portent les noms suivants:

- F. 1. *lāmō* m. pl. «limons» Pailly, Charmey, Rossinière, Semsales; *ymō* Plagne.
2. *yimōnür* ou *yimwanür* f. fr. «limonière» Pleigne; *limwanür* Epauvillers; *lmoénür* Pommerats C; *eymwanürä* f. St. Braix; *äyömannür* Vicques C; *lāmünč'ira* Le Chenit C; *limunira* Flendruz C.
3. *tēple* f. pl. Chamoson, Châble, Lourtier C; *tämplä* Orsières.
4. *brākar* m. pl. fr. «brancards» Vogland.
5. *batō* m. pl. Savièze.
- I. 1. *štānga* f. *štāngi* f. pl. Airolo, Broglio, Bruzella Sondrio C; *štānga*, *štāngen* Mesocco.
2. *pértiga* f. *pértigi* f. pl. Poschiavo, it «pertica».
3. *i manü* Olivone C.
- R. 1. *lāta* f. *lātäs* f. pl. Ilanz, Andeer Bergün.
2. *stadäl* m. Brail, Ardez, Somvix, Disentis.¹

Dans la Gruyère et le Pays d'Enhaut, on attelle les chevaux aux grandes luges au moyen d'un palonnier (*madō* m. Rossinière) et d'une chaîne (*tsē'na* f.). Cette dernière traverse la chape (*tsāpa*) en fer qui recouvre le milieu du palonnier et vient se fixer avec ses extrémités aux deux montants du milieu de la luge.

Si la charge nécessite un attelage de deux bêtes au traîneau, la limonière est remplacée par le timon. Il se distingue de celui du char en ce qu'il est fourchu à son extrémité postérieure et ses branches se fixent au traîneau d'une manière analogue aux brancards de la limonière. Les appellations de cette partie du traîneau d'attelage n'offrent rien d'intéressant par le fait qu'elles correspondent partout au fr. timon: *tāmō* m. Pailly, Veytaux, Orvin; *tšamün* Disentis; *tšamün* Feldis; *tšimün* Sarn; *timuy* Bergün, Ardez; *timüni* Münster C, Cierfs C.

¹ *stadäl* a souvent la signification de limonière; dans ce cas les brancards s'appellent *lattas* de *stadäl* Lugnez C, Trins C.

H. La boucle qui fixe le limon au traîneau.

§ 20. Pour fixer le limon à la première jambe du traîneau ou à la cheville de fer réservée expressément à ce but, l'on se sert d'une pièce de fer recourbée dont les deux bouts traversent le limon. Ces bouts se terminent par un filet de vis qui entre dans un écrou (1). Une autre construction (2) laisse les deux extrémités plates et les réunit par une cheville (ḡavéta fr. «clavette», Rossinière). Dans toute la région des Alpes, cette pièce de fer est souvent remplacée par un anneau tressé de branches d'osier.

Les noms de cette boucle sont:

F. 1. *krōtsé* m. fr. «crochet» Chavannes s/Moudon, Gryon; *křrtšā* Pleigne; *krōtsā'* Epauvillers; *kārtšā* Vicques C.

2. *kāma* f. Rossinière, l'Etivaz, Flendruz C.

3. *tséva* f. Forclaz, Leysin.

4. *brāde* m. Gryon.

5. *māsāla* f. Villars s/Ollon.

6. *yōrta* f. Orsières; *liorte* Noville C.

7. *ābye*^e Le Chenit C, Chailly C.

8. *traitüürā* f. Ardon.

9. *trēlya a krōtsé* fr. «tringle à crochet» Sassel C.

I. 1. *kanāula* f. Mesocco.

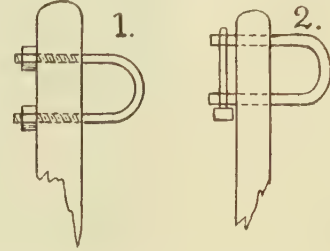
2. *argōp* m. Poschiavo.

R. 1. *drētxa* f. Disentis, Truns.

2. *adōm* m. Bergün, Mons, Reams C; *adām* Scanfs, Zuoz C.

3. *nuōsa* f. Ardez, Schleins C, Fetan C; *nōsa* f. Cierfs C, Münster C.

4. *aunza* f. Campfer C.



IV. La „chargosse“.

Le véhicule moitié char, moitié traîneau: «tsergosse», «chargosse».

§ 21. Lorsque dans les contrées alpestres il s'agit de transporter de grandes charges, il faut recourir à des traîneaux de forte construction, qui deviennent très lourds et qui occasionnent un frottement disproportionné. Cet inconvénient du traîneau, qui cependant est le véhicule préféré de la montagne, se manifeste surtout sur les chemins graveleux, mais plus encore, lorsque pour arriver à destination, il reste encore à parcourir après les pentes escarpées un terrain plat qui exigerait un renfort de l'attelage. D'autre part, le char à quatre roues ne se prête pas au transport de lourds fardeaux sur des pentes fort inclinées. Une fois le char en mouvement, la vitesse croît si rapidement que les freins ne suffiraient plus à en modérer la course d'où il résulterait un danger pour hommes et bêtes.

Pour remédier aux désavantages du traîneau ou du char employés exclusivement, les montagnards se sont construit un véhicule moitié char, moitié traîneau. La combinaison des deux pouvait s'opérer de deux façons différentes, soit que l'on plaçât la luge devant les roues ou qu'on la laissât suivre.

§ 22. Dans le Jura, l'Oberland bernois, l'Entlebuch, le Praetigau l'on rencontre un véhicule servant au transport du foin qui se compose d'une courte luge combinée avec un train de derrière à deux roues, sur lesquelles sont montées les échelles destinées

à contenir la charge. Le véhicule est connu sous le nom de «*Schnecke*» ou «*Schnügg*» en allemand suisse. Les montagnards jurassiens ont accepté et l'appareil et le nom, de sorte qu'en pays romand on le nomme *šněk*. M. Stöbler, (Alp- und Weidenwirtschaft), fait remarquer que le *šněk*, étant plus stable qu'un char ordinaire, se laisse plus facilement charger et qu'il a en outre le grand avantage d'être meilleur marché.

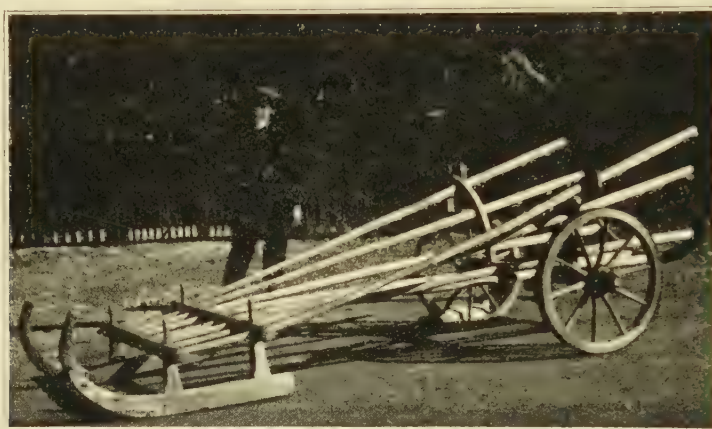


Fig. 26. *tšerēta*; Charmey (Fribourg).

Un moyen de transport analogue, quoique de construction moins massive et plus élégante, est en usage dans les vallées de la Jogne et de la Sarine, où il est appelé *tšerēta* «charrette» (fig. 26). Lorsque la vitesse tend à devenir trop forte, il suffit que le conducteur pèse intensivement sur le traîneau et celui-ci prend les fonctions de frein, tandis qu'il n'y a qu'à soulever la partie de devant pour tirer profit de l'avantage des roues.

Cette première combinaison du traîneau et du char permet plusieurs variantes. A Rossinière j'ai vu une *düdz a ryē* («luge à roues») qui n'était qu'un grand traîneau

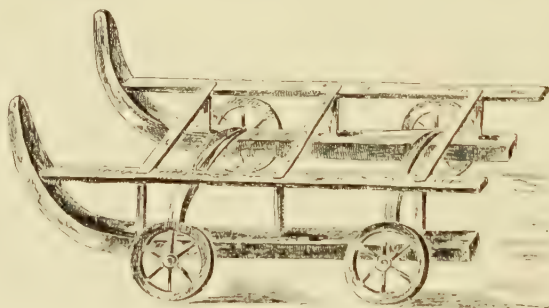


Fig. 27. *šliūza da rōdas*, luge à roues, Ruera (Grisons).

dont la partie postérieure reposait sur deux petites roues. Le *slit a karēl* du Tessin possède deux roues très basses au balan du traîneau. Dans le Tavetsch la *šliūza da rōdas* est une simple luge à cornes montée sur deux paires de roues (fig. 27), tandis que le *šněk* ne semble pas y être en usage. Toutefois les habitants en ont reconnu les avantages et l'emploi de ce véhicule pénètre peu à peu dans cette vallée. Je trouvai à Somvix une luge à roues toute neuve, qu'on m'assura être la seule de ce type dans la

contrée. Les sujets interrogés n'en connaissaient pas non plus le nom, c-à-d. qu'ils l'appellent aussi *šliūza da rōdās*.

Un véhicule qui se range aussi par sa construction parmi les traîneaux décrits plus haut, est la *tsərgōsə* du Pays d'Enhaut que l'on rencontre aussi dans les vallées qui

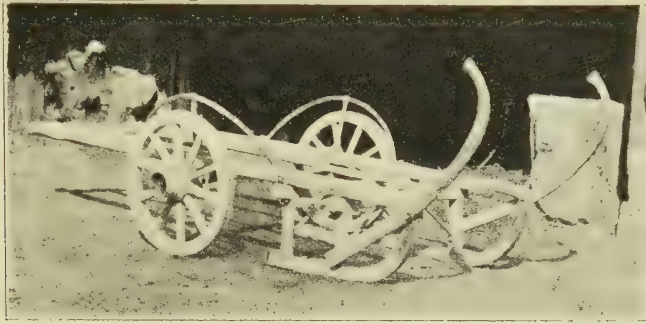


Fig. 28. Chargosse; Veytaux (Vaud).

descendent des Rochers de Naye vers le Léman. La partie antérieure est une luge courte à deux bancs. La partie postérieure se compose de deux roues, dont l'essieu est relié à l'avant-train par des pièces de bois rondes, se prolongeant au delà des roues [*palatsētə ryādə*]. La hauteur des roues est choisie de manière à ce que le dessus de

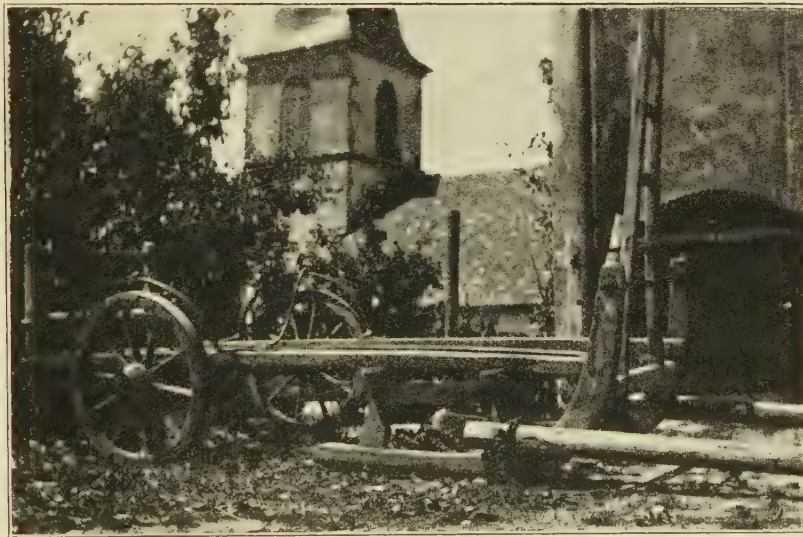


Fig. 29. Chargosse; Semsales (Fribourg).

la chargosse soit complètement horizontal, ce qui n'est pas le cas pour la luge à roues. Pour empêcher la charge de toucher les roues et d'en retenir le mouvement, on protège celles-ci au moyen de cerceaux en fer qui sont fixés dans les lattes extérieures du véhicule. Ce sont les *kōrbə*. La construction solide et soignée de cette chargosse prouve que ce véhicule est très apprécié (fig. 28—30).

§ 23. Toutefois l'on commettrait une erreur en croyant que logiquement le mot si singulier de *tsergôs* ne désigne qu'un seul véhicule. Il suffit de passer du Pays d'Enhaut dans la vallée des Ormonts pour entendre appeler «tsergosse» un moyen de transport différent. Là il s'agit de la deuxième combinaison du traîneau et du char. Sur un avant-train à deux roues très basses, muni d'une limonière, reposent deux lon-

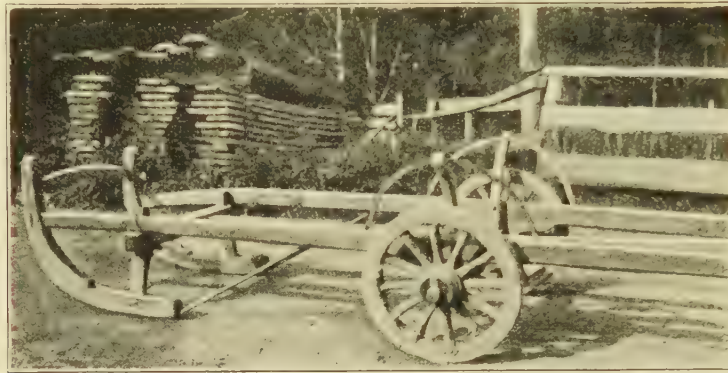


Fig. 30. Chargosse; l'Etivaz (Vaud).

gues perches, dont la partie postérieure traîne sur le sol. Les perches sont généralement reliées par deux ou trois traverses, dont celle de devant possède un trou dans lequel entre la cheville ouvrière qui fixe la partie trainante à l'avant-train (fig. 31). Quant au Valais, la chargosse y est en usage dans la vallée du Rhône et dans celle de Bagnes, tandis qu'elle est inconnue au Val d'Illeiez et à celui d'Anniviers. Mais il est intéressant de constater qu'aussitôt que des chemins carrossables remplacent les simples sentiers, où l'on ne peut faire usage que du traîneau, les chargosses s'introdui-



Fig. 31. Chargosse; Diablerets (Vaud); phot. de G. Decaux, Leysin.

sent. Ainsi l'on m'a assuré que dans le Val Ferret ce véhicule ne s'emploie que depuis environ dix ans, à Orsières, il ne serait connu que depuis 15 ans. C'est dans le Val de Bagnes que je rencontrai la chargosse la plus perfectionnée (fig. 32). Pour le transport du foin ou d'autres objets volumineux, mais légers on se sert de la chargosse à échelles, tandis que lorsqu'il s'agit du transport de pièces de bois, de pierres ou d'autres

objets lourds, on a recours aux brancards. Ce véhicule s'appelle *tsargôšô* Châble, Lourtier C; Cornu, Ro. 6, p. 407. Pour empêcher que les perches ne s'usent trop rapidement, elles sont munies à leur extrémité d'un sabot en bois, appelé *sepō* (surselvan *véra* Disentis, Lumbrein C).

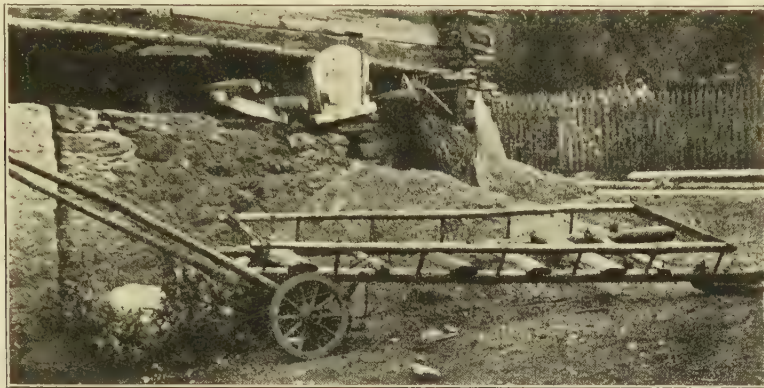


Fig. 32. Chargosse; Châble (Valais).

Dans cette contrée on connaît aussi une chargosse à 4 roues. L'arrière-train est fixé aux échelles de manière qu'il en est inséparable. Une chaîne le relie à l'avant-train. Au besoin, on immobilise les roues de derrière par un frein spécial ou en engageant la roue dans la rainure d'un sabot analogue à celui qui termine la chargosse proprement dite.

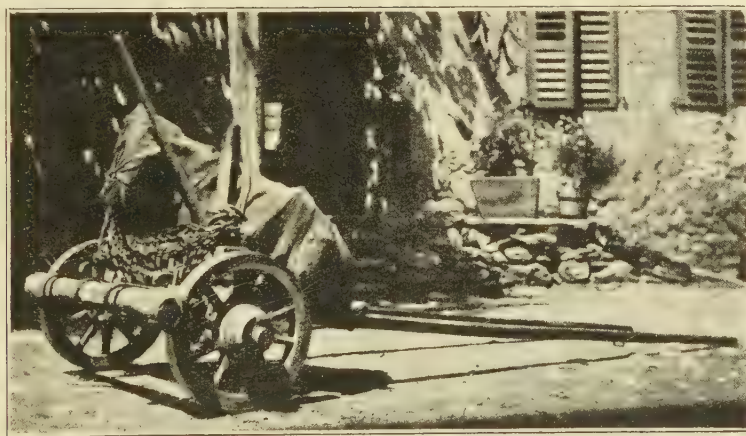


Fig. 33. Chargosse; Ardon (Valais).

Dans la vallée du Rhône, p. ex. à Chamoson, à Ardon, on n'entend par *tsargôša* que le train de devant (fig. 33). Sur l'essieu des deux roues basses repose une forte pièce de bois équarrie, qui se termine par deux branches relevées, destinées à offrir un point d'appui aux têtes des billes de bois que l'on veut transporter. Au moyen de freins il est possible de régler la vitesse du véhicule, avec lequel on transporte des fardeaux considérables. En examinant les sentiers sur lesquels s'effectuent les transports

au moyen de la chargosse, on comprend la nécessité de posséder précisément un pareil véhicule. On s'attendrait cependant à un autre nom que celui de chargosse, p. ex. «charrette» ou «bar». Toutefois l'aspect de ce train, chargé de billes ou de branches, qui traînent sur le sol, explique la dénomination de *tsargōsa*.

Partout l'on peut faire l'observation que l'appareil s'accommode aux besoins. A Savièze, la chargosse, appelée *oargāse*, s'emploie de la même manière que nous venons de décrire. Au besoin toutefois, on la munit de deux branches (*brāká*, fr. brancards) au moyen de chevilles de fer et le lit nécessaire au transport du foin est là.

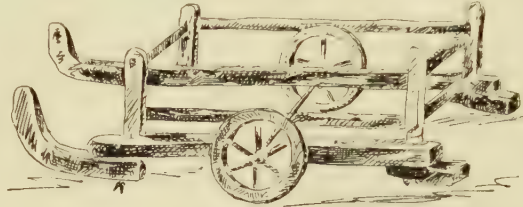


Fig. 34. Chargosse en usage à Isérables (Valais).

A Isérables la *tsargōsa* se compose d'un brancard reposant au milieu sur deux roues. Par devant deux cornes permettent de guider l'appareil et de le faire fonctionner comme simple charrette sur les pentes douces ou comme chargosse là où il s'agit de ralentir la course. En soulevant le devant, le conducteur fait traîner les bouts des deux lattes longitudinales et les pièces de bois (*skō*) par lesquelles elles se terminent, remplissent la fonction de freins. Cette chargosse est employée presque exclusivement pour descendre des ardoises et de la houille dans la vallée. Pour remonter, le véhicule est démonté. Un homme se charge des roues, tandis qu'un autre porte la partie supérieure (fig. 34).

La chargosse à bras, telle que nous l'avons trouvée dans le Pays d'Enhaut, commence aussi à pénétrer dans le Valais.¹ Nous constatons donc que dans la Suisse française le mot «tsergosse» ou «chargosse» sert à désigner des véhicules qui représentent la combinaison de deux systèmes de transport, mais qui dans leur construction diffèrent les uns des autres. La tsergosse dont la partie traînante se trouve devant, est en général plus petite et conduite à bras, tandis que celle à avant-train permet de transporter de plus grands fardeaux par le fait qu'on peut y atteler une bête de trait.

Aux dénominations déjà citées j'ajoute *tsergossa*, *tschergossa* (Bridel, avec la remarque: «on appelle ce véhicule aussi escargot»), *etsergot* Pailly C; *šargōta* Lens C; *šargōse* St. Luc C; *šargōse* Mage C; *chargosse* Courthion, Scènes valaisannes, p. 192.

§ 24. Les habitants des Grisons font aussi usage de ce véhicule moitié char, moitié traîneau qu'ils appellent *tratún*; mais là aussi les variations dans la construction sont nombreuses.

Dans la Basse-Engadine, le *tratún* ressemble à la tsergosse des Ormonts. Dans ces contrées aux pentes escarpées, elle se prête fort bien au transport du foin et des produits de laitage² (fig. 35). Afin d'éviter à la montée un trop grand frottement des

¹ J'en rencontrai une près de Bramois. Le propriétaire m'affirma qu'elle provenait du Bas-Valais et que dans la contrée cette sorte de charrette n'était connue que depuis peu de temps.

² C'est p. ex. au moyen de ce *tratún* que pendant l'été on descend des alpages les vases de lait destinés aux grands hôtels de la vallée.

perches, traînant sur le sol, le conducteur fixe entre elles une petite roue et transforme ainsi son demi-traineau en un char à trois roues. A la descente, il enlève cette roue et les perches reprennent leur fonction de freins.

Pour rendre le chargement du *tratún* plus facile et pour créer un lit à la matière que l'on veut transporter, les deux grandes perches portent sur leur devant un arc en



Fig. 35. *tratún*; Schuls (Engadine).

bois, aux bouts duquel sont fixées deux paires de lattes longitudinales. Plusieurs planchettes transversales forment la base de cette couche (fig. 36). Une cheville lie la partie traînante du *tratún* à l'avant-train.

Le *tratún* de la Haute-Engadine est tout différent. Il ne s'agit plus d'un moyen de transport pour le foin, car la configuration du train permet l'emploi du char dans

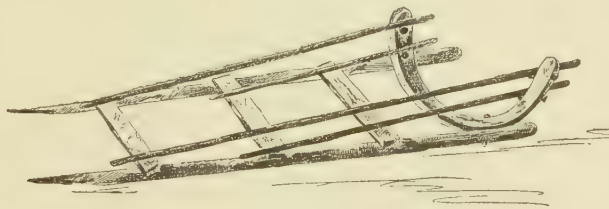


Fig. 36. *tört tratún*; Ardez (Engadine).

une plus grande mesure. Là le *tratún* est destiné aux charriages des matériaux de construction. Sur l'avant-train repose le *tratún* proprement dit qui se compose de deux poutres divergentes, reliées par des traverses. Afin d'atténuer le trop grand frottement sur le sol, la dernière traverse est remplacée par un large rouleau (*rôla Ponte*).

Dans la vallée de l'Albula, le *tratún* servant au transport du foin est de construction légère. A l'extrémité de chaque perche se trouve une petite roue pleine de 10—15 cm

de diamètre. Une tringle en fer forme l'essieu et sert en même temps à consolider l'engin.

Dans l'Oberhalbstein le *tratün* est le véhicule avec lequel on transporte surtout les pierres; mais le mot (*tritáun* Stürvis C) ne désigne que la partie qui se compose de deux perches parallèles ou divergentes avec les traverses et qui est destinée à porter la charge. Ce lit se monte sur un avant-train pour descendre par les chemins escarpés et rocailloux. Aussitôt que la bonne route est atteinte, la partie postérieure se place à son tour sur deux roues, et le *tritáun* forme le pont de ce nouveau char. Pour le transport du foin, l'on fait usage de *tratüns* plus légers qui se combinent très souvent avec des traîneaux. Ce qui nous intéresse surtout, c'est le fait que le mot *tratün* ne désigne ici, comme dans les autres vallées du Rhin, que la partie traînante du véhicule.

A Münster *tratün* ne désigne qu'une des perches traînante de la chargosse. Chacun



Fig. 37. *strašin*; Bruzella (Tessin).

des deux *tratüns*, long de 3—4 m, a une large encoche (*ap*) au moyen de laquelle il se fixe à l'avant-train (*bräts*), tandis qu'une traverse (*txatsēpa*, écrit *chazeppa*) réunit les deux perches près de leur bout postérieur. Là aussi, on distingue nettement entre les *tratüns* et l'avant-train.

Au Tyrol le véhicule moitié char moitié traîneau est aussi connu. A Gröden il s'appelle *palánk* m. A Tuenno les *palántsi* ou perches traînantes se combinent avec le *bros* «avant-train» comme dans l'Engadine. Dans l'Abtei, on fait usage de la chargosse, telle qu'elle vient d'être décrite, nommée *bigōtsa da trau*l ainsi que de l'autre combinaison, luge avec arrière-train, appelée *škodáda kol bigōtsin*.



Fig. 38. *runél*; Tavetsch (Grisons).

§ 25. Le demi-traîneau est aussi connu sur le versant méridional des Alpes. Au Tessin (Val di Muggio) il s'appelle *strašin* (fig. 37). Il ne se rencontre ni dans la Léventine, ni dans les vallées latérales du Tessin. Dans la Valteline, on le nomme *priála*; mais cette appellation s'applique principalement à la partie traînant sur le sol. Elle se monte sur un avant-train de char (*bröts*) ou sur une courte luge. C'est avec ce dernier véhicule que, dans les environs de Poschiavo, l'on traîne le foin et le bois de la montagne à la vallée.

La combinaison des perches traînantes avec la courte luge se rencontre aussi dans la vallée du Rhin (*runél* Surrhein, fig. 38) à Poschiavo (*priála*, fig. 39) et dans le Jura (*bar* Plagne). Il reste à mentionner le *trainón* en usage dans le haut de la vallée du

Blenio, que l'on obtient en joignant au moyen de cordes le devant d'une luge à bras à l'essieu d'un char à deux roues, appelé *karêl*.

§ 26. Après avoir constaté l'emploi très répandu de ce véhicule, moitié char et moitié traîneau, la question suivante s'impose: Pour quelle raison les rapports entre la chose et le nom sont-ils si flottants? Nous croyons pouvoir expliquer ce manque d'accord entre l'idée et la dénomination par le fait que ces demi-traîneaux ne forment pas une pièce toute faite. On ne les combine qu'à l'occasion, quand les conditions des transports en nécessitent l'emploi. Le train sur lequel viennent se placer les perches appartient à un char quelconque et aussitôt que le véhicule a rendu ses services, il est démonté.



Fig. 39. *priâla*; Poschiavo (Grisons).

V. Les parties de la «chargosse».

A. L'avant-train.

§ 27. Les appellations sont les suivantes:

F. 1. *kəmuəsē'ra* f. Forclaz, Leysin, Gryon.

2. *trê də tsərgósə* «train de chargosse», Conthey, Châble, Sembrancher.¹

I. 1. *karêl* m. Olivone C, dimin. de *car* (cf. it. «carro»).

2. *brəts* m. Poschiavo, Sondrio C; *brodzəl* Bormio C.

R. 1. *bérət* m. Disentis, Somvix; *bərt* Ilanz, Truns; *bérat* Feldis, Lenz C; *biərt* Scanfs, Brail; *biért* Ardez.

2. *brəts* Münster C, Cierfs C; *brəts* Tuenno; *bräts* Gröden.

3. *vəaula* f. Ardez.

4. *kyarükla* f. Sent C.

5. *tʃaréta* f. «charrette» Bergün.

6. *bigétsa* St. Martin-Abtei.

¹ Nous rappelons que dans la vallée du Rhône (Ardon, Chamoson) l'avant-train seul porte le nom de *tsərgósə*.

B. Les perches qui trainent sur le sol.

§ 28. F. 1. *lâtē* f. pl. Leysin.

2. *tsērgosē* m. pl. Villars s/Ollon, Gryon.

3. *brākā* m. pl. «brancards» Sembrancher, Ardon, Savièze.

4. *vēbæm* m. pl. Plagne; *vāimbō* Epauvillers.

I. *prīāl*, *prīdī* pl. Poschiavo, Sondrio C, Bormio C.

R. 1. *lātēs* f. pl. Mons; *lātēs tratūn* Scaufs; *latūys* Salux C, Alvaneu C.

2. *kōmbas tartūn* Sarn, Lumbrein C; *txōmās tratūn* Ardez, Brail, Sent C.

3. *tratūns* m. pl. Münster C.

4. *palántš* Tuenno.

5. *šandyās da tradl* St. Martin-Abtei.

La partie traînante, en opposition à l'avant-train, s'appelle:

1. *tartūn* Disentis, Lumbrein C; *tratəp* Stuls C; *tritaun* Lenz C.

2. *šrag* Ilanz.

3. *yondžadūra* f. Ardez.

4. *šlāger* m. Münster C.

C. Les traverses qui relient les perches traînantes.

§ 29. F. 1. *traversē* pl. fr. «traversins» Forclaz.

2. *lané* m. pl. Leysin.

3. *rēxtē* m. pl. Gryon C.

4. *etsamé* Plagne.

Dans les idiomes du versant méridional des Alpes l'on rencontre toujours le type «traverses».

R. 1. *travers* m. pl. Disentis, Mons, Brigels C; *traviars* Brail; *antarviers* Andeer C.

2. *txatsépa* f. Münster C.

3. *rétas* f. pl. Sarn, Andeer C.

4. *tərt tratūn* Ardez; *tüert* Fetan C (voir fig. 36).

5. *kræts tratūn* Schleins C (traverse de devant recourbée).

6. *səts davə* Ardez f. (traverse de derrière).

7. *txasəptxa* (écrit *chasəpcha*) Fetan C (traverse de derrière).

8. *səptxa* Schleins C; *səpia* Grøden.

9. *ruəsts* m. pl. Bergün.

10. *rəđērəs* f. pl. Ilanz; *ruderas* Lumbrein C.

11. *bratšs* m. pl. «bras» Ilanz, Sagens C.

12. *palantsarəla* Tuenno.

D. La cheville ouvrière.

§ 30. La partie traînante de la chargosse se fixe à l'avant-train au moyen d'une cheville en fer, qui le traverse de part en part:

F. 1. *tsəvilyə* f. fr. «cheville» Villars s/Ollon; *tsəvədə* Orsières; *tsələ* Nendaz.

2. *brəts* f. fr. «broche» Plagne; *brətsā* Epauvillers.

3. *traityürə* f. Sembrancher, Lourtier C; *traikwira* Orsières.

4. *χlaəta* f. fr. «clavette» Savièze.

I. *kavitxəla* f. Bruzella.

- R. 1. *klavíta* f. Ilanz, Andeer, Bergün; *klavēta* f. Trins C, Sagens C.
 2. *štuēra* ou *štuira* f. Disentis; *štōira* Feldis; *štuōira* Campfèr C; *štirōla* f. Mons, Stürvis C; *starōla* Sent C, surselvan *sturera* (Carigiet) *sturia* (Huonder, op. cit., p. 82).
 3. *baruntšē* m. Scanfs, Brail, Lavin C; *bruntšē* Ardez.
 4. *mastxəl* Schleins C, Fetan C.
 5. *donšór* Tuenno.
 6. *brō'tša* Græden.

E. L'essieu de l'avant-train.

- § 31. F. *aši* m. Rossinière; *asē* Leysin; *açi* Charmey; *asi* Chamoson; *aša* Conthey; *oēsio* Savièze; *ēšiē* Orsières; *aš* Nendaz; *ēšü* Semsales fr. «essieu».
 I. *asá* S. Bernardino, Bruzella; *ašil* Poschiavo.
 R. *išēt* m. Somvix, Brigels C, Feldis, Stürvis C; *ašit* m. Zuoz, Ardez, Cierfs (cf. REW. 840 et 841).

F. La roue et ses parties.

- § 32. F. *rúa* f. fr. «roue» Leysin, Forclaz; *rya* Charmey, Grandvillard, Rossinière, Semsales; *ruá* Conthey; *ráuva* Châble, Lourtier C.
 I. *róda* Mesocco, Poschiavo.
 R. *rōda* Somvix; *róuda* Ardez.¹

1. Le moyeu de la roue.

- § 33. F. a) *abó* m. fr. «about»² Semsales, Charmey, Grandvillard, Leysin, Plagne; *ēbó abúa* Orsières, Pommerats C; *bō* Pleigne, Mettemberg C, Vermes C; *botē* Epauvillers.
 b) *buite* fr. «boîte» Savièze; *bwēta* Epauvillers.
 I. a) *búsola* S. Bernardino; *büsola* Olivone C it. «bussola»
 b) *ko de la roda*³ Bormio C; *tšao* Tuenno.
 R. *mō'dəl* m. fr. «moyeu», Somvix, Truns, Brigels C, Mons; *miedel* Lumbrein C; *mōdzəl* Bergün; *mōzel* Ponte; *mō'zəl* Sarn, Obervaz; *mēdzəl* Ardez, Brail; *müsol* Cierfs C, Münster C.
 c) *káza* f. Somvix.⁴

2. Les rais.

- § 34. F. *rě* m. pl. Semsales, Charmey, Rossinière, Leysin; *ri* Chamoson, Orsières.
 I. a) *füz* m. Olivone C, Borgonovo C, Bondo C.
 b) *drats* m. pl. Poschiavo; *redz* Bormio C; *ratì* m. pl. Tuenno C.⁵
 R. a) *špaixəls* m. pl. Somvix, Truns; *špaixəls* Mons, Sarn; *speiher* Lumbrein C; *špaixəs* Savognin C; *spaits* Ardez, Fetan C, Zuoz C, (all. «Speichen».)
 b) *rats*, (écrit *razs*) Cierfs C, Münster C (lt. radiu).

¹ Voir Gartner, Raetor. Gram., § 200.

² cf. Meringer, IgF. 16, p. 154; Jud, ASFSL. 124, p. 386. Mais il reste à examiner le rapport entre *bō* et *abō*. Il n'est pas question d'une agglutination de l'article, puisque *bō* est du genre masculin. La présence de *bō*, *botē* exclut un rapprochement de *abō* à l'all. *Nabe*, comp. Tappolet, BGIPSR. 1903, p. 43.

³ Il s'agit d'un des nombreux emplois de lomb. *co* (< caput) dans le sens de «bout, fin».

⁴ lt. casa.

⁵ Correspond au lt. radiu fr. «rais», it. «raggio».

3. Les jantes.

§ 35. F. *æ'tra* f. *æ'tre* f. pl. Rossinière; *ātrā* Grandvillard; *ētrā* Semsales; *ātrō* Leysin; *ētrō* Chamoson, Ardon, Conthey.

I. *gavēt* m. S. Bernardino, Poschiavo; *gavei* Olivone C.

R. a) *gavēta* f. Somvix, Truns; *dyivēla* Sarn, Obervaz; *dyavāta* Ardez; *dyivet* m. Lenz C, Cierfs C; *džavēl*, *džavēi* Tuenno; *dyavēis* St. Martin-Abtei.

b) *fēlga* f. Ponte (all. «Felge»).

4. Le bandage.

§ 36. F. *šēðo* m. fr. «cercle» Rossinière, Forclaz, Leysin; *χάρχο* Grandvillard; *χέρχyu* m. Charmey, Semsalles; *šérχlo* Chamoson; *sáox* Epauvillers.

I. a) *šértχ* S. Bernardino, Olivone C.

b) *láma* Poschiavo, Bondo C fr. «lame».

c) *kant* Bormio C (cf. REW. 1616).

R. a) *tšérkal* m. Somvix, Truns, Sarn; *tšértχal* Mons; *tšíartšal* Ardez; *tšertl* St. Martin-Abtei.

b) *lōma* f. Obervaz; *láma* Zuoz, Tuenno, Græden, fr. «lame».

VI. La traîne.

§ 37. En hiver, les bûcherons improvisent parfois pour le transport du menu bois des traînes en liant ensemble deux fortes branches de sapin de manière qu'elles forment un angle aigu. Sur ce lit se place le fardeau, retenu par les branchettes non coupées à dessein et consolidé au moyen de liens ou de cordes. Ce procédé s'impose surtout, lorsque ces transports de bois doivent suivre des pistes (chables) trop raides pour qu'on y puisse descendre sans péril avec des traîneaux ordinaires.

Ces véhicules primitifs s'appellent:

F. 1. *trēna* s. f. fr. «traîne» Leysin, Forclaz, Chailly C; *trā'na* Charmey; *trínä* Pleigne, Vicques C; *trináiə* Epauvillers; *trainēə* Orvin, fr. «traînée».

2. *ramō* f. Orsières, Lourtier C; *ramē* Plagne.

3. *lūrō* f. Chamoson.

4. *bęroše* f. Pinsec C.

I. 1. *rōna* f. Airolo.

2. *trainón* m. Olivone C.

3. *fasínq* m. Mesocco.

4. *dašēda* f. Borgonovo C.

5. *priāla* f. Poschiavo.

6. *štružina* Bormio C.

7. *trāta* Bormio C.

R. 1. *tręta* f. Bergün; *trāta* Schleins C, Manas C; *tragorā* St. Martin-Abtei.

2. *runāda* f. Disentis, Brigels C; *runēt* Feldis; *runill* (Carisch).

3. *striazi* m. Lenz C (pour le transport du foin).

4. *faš* m. Brail, Scanfs.

5. *lęt da dāša* Münster C.

Une traîne, composée de branches épineuses, sert dans les montagnes à étendre le fumier sur les prés. Et pendant la fenaison, le montagnard descend le foin des prairies escarpées au moyen de ce véhicule des plus primitifs et des plus simples.

Curriculum vitae.

Je suis né à Aigle (Vaud) le 22 décembre 1870. En 1890 j'obtins à Zurich mon brevet de maître primaire et en 1894 celui d'instituteur secondaire. Nommé maître à l'école secondaire de Zurich, j'eus l'occasion de suivre à l'Université et à l'Ecole polytechnique différents cours de langue et de littérature qui me donnèrent le goût de la philologie romane. En 1904 je me décidai à poursuivre mes études dans cette science et je travaillai sous la direction de MM. Bovet, Ulrich, Gauchat et Jud. J'eus aussi l'avantage d'entendre les cours de MM. Stoll, Jaberg et Schultheß. Après avoir été membre actif du séminaire roman de l'Université de 1904—1910, je fus reçu docteur en 1911. Depuis 1910 je suis maître à l'Ecole cantonale de Zurich. ✓

Qu'il me soit permis d'adresser mes remerciements chaleureux et sincères à tous mes maîtres, mais notamment à MM. Gauchat et Jud qui m'ont toujours soutenu de leurs bienveillants encouragements et aidé de leurs précieux conseils pendant la rédaction de ma thèse. J'exprime aussi ma vive reconnaissance à M^{lle} Lauffer de Genève qui a bien voulu relire les épreuves.
